

Hansa

Recd April 17, 1901.



HARVARD LAW LIBRARY.

Received *Mar 12, 1901.*

9

„Hansa“

Deutsche Nautische Zeitschrift.



Jahrgang 1900.

Druck und Verlag

von

Eckardt & Messtorff,

Buch-, Land- und Seekarten-Handlung.

Hamburg, Steinhöft 1.

Rec. Mar. 12, 1901.

Inhalts-Verzeichniss

(„Hansa“ Deutsche nautische Zeitschrift.)

(1900.)

	Seite
A.	
Altonaer Handelskammerbericht	344
Amazonenstrom, Schifffahrt auf dem	484
Amerikanischer Entwurf eines Bemannungsgesetzes	64
„ Entwurf eines Subventionsgesetzes	63, 318
„ Verkehr auf den Grossen Seen	360
„ Handel mit Cuba, Portorico, Hawai und den Philippinen	339
„ Schiffbau (1899)	478
Amerikanisches Gesetz für Seeleute und Emigranten	207
Amerikanische Handelsmarine (1899)	339
Antwerpen, Hafenanlagen	514
„ Verkehr (1899)	276
Anwuchs von Schiffen	257
Asphaltpappen, Anfertigung von	456
Auckland, Verkehr (1899)	299
Ausländer auf britischen Schiffen	279, 554
Austro-Amerikana Rhederei verkauft	540
Auswanderung aus Grossbritannien (1899)	130
Auswanderungswesen im Jahre 1899, Bericht der Reichscommissare	169, 187

B.	
Baltimore-Europa-Route, Passagierverkehr	207
Baltischport, Neubau der Mole	407
Baranquilla, Hafenabgaben	311
Barends, Obermaschinist, ausgezeichnet	455
Baundahl'sche Nordpolexpedition, Die	376, 410, 490
Befeuerung des Rothen Meeres	158, 422
Befeuerungsausgaben an der deutschen Küste	25
Belgische Handelsmarine, Niedergang	243
Bemannung der Kauffahrtschiffe	142
Bemannungsfrage deutscher Schiffe	303
Beobachtungsort, Bestimmung aus 2 Höhen, neue Methode	162
Bergelohn d. „Amasis“ f. Rettung e. französisch. Schiffes	551
Bergen (Schifffahrt 1899)	359
Bergungsfahrzeuge, Mangel in England	157, 326
Bergungsgesellschaft „Neptun“, Jahresbericht	227
Beschlagnahme des deutschen Fischdampfers „Hornsriff“	227
Besichtigung u. Rettungsmaassregeln deutsch. Handelsschiffe	409
Bilbao, Verkehr 1899	444
Blohm & Voss, Jahresbericht	477
Bootsaussetzvorrichtungen, Verschiedene	522
Bourgogne—Cromantysire, Entschädigungsprocess	63
Boston, Verkehr in 1899	251
Bremen's Schiffsverkehr in 1899	57, 241
Briefe deutscher Capitäne: Eisenpyrit als Ladung sehr gefährlich 143. — Neues Rudercommando 204. — Zum Art. 2 des Seestrassenrechts 251. — Ueber die Seemannsverbandung der	

	Seite
Bark „Hedwig“ 324. — Einfluss der Sonne auf die Compassnadel	372
Bruttoreaumegehalt, Zum, gehörende Mannschaftsräume	242
Büchersaal: Lexicon der Metalltechnik 12. — Neue Eisenbahnlinien in Oesterreich-Ungarn 24. — Holzhändler's Taschenbuch 36. — Leitfaden für den Unterricht in der Arithmetik 60. — Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere 60. — Entwurf der Novelle zum Gesetze, betr. die deutsche Flotte (v. 10. April 1898) 84. — Ost-Asien 1860—1862 in Briefen des Grafen Fritz zu Eulenburg 96. — Für Deutschlands Kraft zur See 108. — Das strategische und taktische Zusammenwirken v. Heer u. Flotte 108. — Industrie, Handel, u. Flotte 168. — Handbuch d. Afrikanischen Westküste 203. — Seehandel und Seemacht 203. — Das Cadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyd „Herzogin Sophie Charlotte“ 216. — Nauticus, Beiträge zur Flotten-Novelle (1900) 240. — Ranglisten von Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine 312. — Die deutsche Südpolarexpedition 324. — Das Flottengesetz 324. — Leitfaden für die Unterweisung der Maschinisten-applikanten. — Leitfaden für die Unterweisung der Heizer und Oberheizer der Kaiserl. Marine 348. — Was lehrt uns die Geschichte über die Bedeutung der Seemacht für Deutschlands Gegenwart. — Deutschlands Ruhmestage zur See. — Karte der wirtschaftlichen Beziehungen der deutschen Küste zum Meere. — Politisch-militärische Karte von Ostasien. — Die Kieler Woche. — Die Deutschen im tropischen Amerika. — Bernpohl's Englisches Wörterbuch nebst Formenlehre für Navigationsschulen 348. — Schiffswiderstand und Schiffsbetrieb auf dem Dortmund-Ems-Canal 356. — Befrachtungsclausuler og Havariet 396. — Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 408. — Hamburger Nautischer Kalender für 1901 480. — Hübner's Geographisch-statistische Tabellen 492. — Seemannsprüche, Sprichwörter etc. 504. — Die Nautik 552. — Der grosse Seydlitz 599. — Tabellen zur Bestimmung der Breite 599. — Mittheilungen aus dem Leben des vormaligen Navigationslehrer H. Brarens 623. — Die deutsche Hanse	623
Bulgarischer Handel, Der	387
„Bundesrath“, beschlagnahmt in der Delagoa-Bay	3
Bureau Veritas, Untergang des Schooners „Friedrich“	254
„Byzanz“ — „Gloria“ — Collision	134

	Seite
C.	
Cabel-Gesellschaften	260, 272
Cadetenschulschiff des N. D. Lloyd	45, 130, 195
Calciumcarbid, Vorsichtsmaassregeln beim Verladen	250
»Campania«—»Embleton«, Der Collisionfall	567
Canada, Ueberseeischer Schiffsverkehr in	228
»Capitän« oder »Schiffer« in der Seemannsordnung	614
Chinas, Der Handel	377
Chinesischen Vertragshäfen, Der Verkehr in	478, 574
Christoffers, Capitän, 200. Oceanreise	587
Chronometer, Das, auf der deutschen Handelsflotte	111, 123, 135, 147
Chronometer-Prüfung, Die 23.	325
„ „ „ Aufforderung zur 24.	385
Collisionfall, Der, »Holland«—»Schwalbe«	205, 565
Compass-Verbesserung	5
Compassnadel, beeinflusst durch die Sonne	422
Congo, Die Stromverhältnisse am	280
Connossements- und Schifffahrtkartenstempel	217, 262
Constantinopler-Quaianlagen	183
Consulatswesen, Das deutsche, Reformirung desselben	2
Curaçao, Schiffsverkehr in 1899	455
Cuxhaven, Eröffnung des Tiefhafens	25
„ Wohlfahrtseinrichtungen der H.-A. L.	394
D.	
Dampferouten, Atlantische (Philadelphia-Pentland Firth)	247
Dampfschiffs-Rhederei von 1889, Jahresbericht	454
Dänische Fischer als Concurrenten deutscher	323
Desertionswesen, Das, und Maassregeln z. s. Verhütung in Philadelphia und in Portland (Or.)	38, 447
Deutsch-Australische D.-G., Geschäftsbericht	110
Deutsche Karten für deutsche Schiffe	10
»Deutschland« und »Princession Victoria Louise«	313
»Deutschland«, Stapellauf	13
Deutsche Levante-Linie, Geschäftsbericht	147
Deutsche Ost-Afrika Linie	147
Dividenden, deutscher u. ausländischer Rhedereien 26, 130,	142
Dividenden, Geschätzte, deutscher Rhedereien	615
Dominikanische Tonnenabgaben	407
Douve'sche-Linie und neue Methode der Ortsbestimmung	545
Dover, Erweiterung der Dockanlagen	550
Dänkirchen, Schlepplohn in	335
E.	
East-London, Verkehr in 1899	228
»Echo«, Unfall an Bord im Mannschaftslogis	470
Effecten-Versicherung für Hamburgische Schiffsangestellte	518
Einwanderungsgesetz in Neu-Seeland	602
Einwanderungswesen, Das, in den Ver. Staaten	38
Eisbrecher und Dampfer für Winterschiffahrt	209
Eis im nördlichen Stillen Ocean	279
Eissperrungen in deutschen Häfen	289
Eisverhältnisse auf den Grossen Banken	506
Elbe, Localverordnung für die, befürwortet S. M. S. »Pfeil«	481
Elbe-Trave-Canal, Tarife	275
„ „ „ Eröffnung	298
„ „ „ Vollendung	286
Emden und der Dortmunder-Ems-Canal, Verkehr	165
»Emilie Lassen«, ein Matrose von dem Führer durch einen Schuss getötet	256
Ems, Correctionsplan, der	299
Engelbart, Capitän, Ehrung durch »Lloyds«	372
Englische Ausdrücke auf deutschen Schiffen	159
Englische Klagen über den Verlust d. Ueberlegenheit z. See	520
Englischer Schiffbau am Ende des III. Quartals	527
Entlassung, Unberechtigter, eines Bootsmannes	142
Evoy, Patent-Compass, Der	388, 441
Examina englischer Capitäne und Schiffsofficiere	231

F.	
Farbenblindheit, eine Erklärung für	193
Farbige Heizer auf deutschen Dampfern	443
„ „ „ „ „ u. d. Seemannsverband	505

	Seite
Fehrman, R., Nachruf	578
Feuerlöschwesen an Bord, beantragte Reformirung und deren Kritik	74
Feuersbrunst, Die, in Hoboken	313, 349
„ „ „ „ u. d. Reichsversicherungsamt	332
„ „ „ „ und ihre Folgen	495
Fischereigesellschaft in Island gegründet	87
Fischerfahrzeug »Alma«, Unterwung	184
Fischerflotte, Eine schottische a der Bildung begriffen	87
Fischerlichterführung im Congress zu Paris	398, 435, 458
„ „ „ im Deutschen Nautischen Verein	553
„ „ „ in den Ver. Staaten	566
Fischfangergebnisse in der Nordsee	274
Fischfangplätze, Ausgiebige Verwerthung von	274
Flume, Schiffsverkehr in 1899	539
Flaggenruss auf See	490
Flaggenzeigen auf deutschen Kauffahrteischiffen	502
Fleischbeschaugesetz, Das, im Reichstag	121
„ Protestversammlung deutscher Rheder und Schiffbauer	129
Flensburger Dampfer-Comp., Geschäftsbericht	94
„ Schiffbau-Gesellschaft, Capitalerweiterung	285
„ „ „ Jahresbericht	470
„ Rhederei (Anfang 1900)	57
Flottengesetz, Das neue	284
Flottenvorlage, Die neue	51, 73
Flüssige Feuerung an Bord	412
„ „ „ auf Dampfern der H.-A. L.	22
„ „ „ für die Handelsflotte	163
Frachtdampfer, Grosse, für atlantische Fahrt	534
„ „ „ Moderne	258
Französische Lootsengebühren-Ermässigung	250
„ „ „ Hafen- und Dockbauten	375
„ „ „ Segelschiffsführer	338
Französischer Seeverkehr in 1899	135
Fünfmastiges Segelschiff	530

G.	
Gagenaufbesserungen, Beabsichtigte, engl. Schiffer und Steuerleute	85
Galveston, Verheerungen durch einen Orkan	445
Geestemünde, Schiffsverkehr in 1899	57
„ „ Herings- und Hochseefischerei, A.-G., Jahresbericht	201
Geldschrankindustrie, Vervollkommung	420
Générale Transatlantique, Jahresbericht	359
Genua, Zuschlag zu den Ankergebühren	33, 50
„ „ Schiffahrt in 1899	419
»George«, Flensburger Dampfer, Oberseamantsverhandlung	37
Gerichtsentscheidungen: Schiffscollision zwischen D. S. »Byzanz« und Ever »Gloria« auf der Elbe 138. — Herausfallen eines Ballens aus der Hieve als Verschulden 189. — Verhältniss des Art. 27 der Kaiserl. Verordnung zu der Anmerkung zu Art. 21—212. — Ausreisungskosten keine grosse Havarie 321. — Collision des Dampfers »Sao Paulo« mit einem Oberländer Kahn im Hamburger Hafen 391. — Was ist Deadweight-Capacity im Chartervertrag?	452
Germanischer Lloyd 46, 94, 153, 214, 262, 311, 371, 454,	502
Gestirnhöhen z. Ableitung d. Schiffsorts, Kritische Prüfung	330
Getreideverschiffungsdifferenzen in den Ver. Staaten	418
Gewichtsverhältnisse der Schiffe	514
»Gneisenau«, Deutsches Schulschiff, sein Untergang in Malaga	601, 613, 622
Grossbritanniens Schiffsverkehr in 1899	71
Grosse Schiffe und ihre Rentabilität	448
Grosse Seen—via St. Lorenz—Europa, neue Route	518
Grössenverhältnisse deutscher und englischer Dampfer	374
Grossschiffahrtsweg, Berlin-Stettin, Petition a. d. Regierung	275
„ „ „ „ Antwort der Regierung	277

H.	
Hafenarbeiterausstand in Antwerpen, Der	614
Hafenarzt in Altona, angestellt	417
Hafenhandbuch der Seewarte, Entwurf	125
Hafeninspectorstelle in Bremen beabsichtigt	82
„ „ „ Eine zweite, i. Hamburg beabsichtigt	589

	Seite	
Hafen- und Dockeinrichtungen verschiedener Länder	547, 558, 570, 582, 595, 619	
Haftbarkeit der Rheder in Collisionsfällen	210	
" " " " " i. d. Ver. Staaten	215	
Haftbarkeit deutscher Rheder	364	
Halmstad, Verkehr in 1899	276	
Hamburg-Amerika Linie, Rechtsstellung der Officiere	118.	
— Geschäftsbericht	133. — Tiefadelinie	
181, 525. — „Alfahrtseinrichtungen in Cuxhaven	394. — Fusion mit A. C. de Freitas & Co. 538. — Beamten-Wohnhäuser in Cuxhaven	563
Hamburger Beiträge, neues publicistisches Organ	299	
Handelskammer, Jahresbericht	7	
Rheder-Verein, Jahresbericht	366	
General-Versammlung	371	
Dampfschiffe, Werth der	310	
Hafeninspection, Jahresbericht	469	
Schiffsmakler u. Schiffsagenten, Jahresbericht	165	
Seeschiffe von 1900	33	
Schiffbauindustrie, Zur Geschichte der	427, 438, 450, 462, 478	
Hamburg-Südamerikanische D.-G., Jahresbericht	146	
" " " " prämirt in der Pariser Weltausstellung	454	
Handelsflotten verschiedener Staaten	25, 350	
Handelskammerberichte verschiedener Seestädte	3, 30	
Handelskammer, Altona, Schiffsfahrtsfragen	130	
Handelsschiffahrt, Internationaler Congress für die	248, 262	
Handelsvertrag zwischen Japan und Frankreich	107	
Hansa, Die, in Paris	574	
Havre als Kohlendepot amerikanischer Schiffe	483	
Hawaii, Seeschiffahrt	406	
Heimschaffungsgesetz, Ein neues	18	
Hein, Capitän, Nachruf	300	
Heinrich, Prinz von Preussen, in Hamburg	109	
Hellenische Flotte, Die	262	
Hernösand, Schiffsverkehr in 1899	455	
Heuerhöhung der Matrosen und Heizer	142	
Heuergegenüberstellung aus früheren Jahren und der Gegenwart	422	
Holland — Schwalbes, Der Collisionsfall	205, 505	
Hongkong, Schiffahrt in 1899	419	
Hüllmaschinen auf Seeschiffen	538	
Hull, Verkehr in 1899	276	

L

Institut für Schiffs- u. Tropenkrankheiten i. Hamburg	394, 598
Internationales Maritimes-Bureau gegründet	483
Invalideitäts- und Altersversicherung der Seelente	34, 597
Isolirungs-Cementin „Patent Odenus“	191
Italienische Handelsflotte, Die	478, 580
" " " " Hafen, Schiffsverkehr in 1899	503

J

Jagemann, W., Nachruf	10
Jahresüberblick	533
Jahrhundertwende, Zur	23
Jangtsekiang, Schiffahrt am, 1899	521, 536

K

Kabel, Unterseeische, Betriebskosten	172
Kaiser Wilhelm-Canal, Verkehr 22, 94, 118, 142, 178, 201, 227, 250, 275, 311, 335, 359, 382, 406, 430, 466, 490, 504, 514, 576, 623.	
Kaiser Wilhelm-Canal, Verkehr i. Rechnungsjahr (1899)	292, 458
" " " " Schleppgebühren	533
Kapok als Schwimmkörper	66
Kesselstein, Mittel gegen dessen schädliche Wirkungen	539
Kiautschau, Verkehr in 1899	372
Kieler Hafenerweiterungspläne	589, 614
Kiel's Rhederei, Anfang 1900	34
Kleine Mittheilungen in jeder Nummer	
Kohlen-Ausfuhr und -Einfuhr in Hamburg 1899	27
" " " " von Genua und Savona in 1899	107
Kohle, Ein Ausfuhrzoll auf englische	244

Kohlenentzündungen und deren Verhütung	505, 590
Kohlenersparniss bei Schiffsmaschinen	500, 531
Kohlenlager, Englische	527
Kohlenschiffe in Hamburg	419
Kohlenübernahme, Schnelle, an Bord S. M. S. Schiffe	228
Koreanische Schiffsfahrtsverhältnisse	250
Kosmos, Deutsche D.-G., Geschäftsbericht	122
Köche, Unterricht für	550
Krieg, Der, in China	302
Kriegsrüstungen und ihre Nothwendigkeit	351
Kriegsschiffbauten, Englische, 1900	34

L

Ladungen Aussenbords	478
La Guayra, Schiffahrt in 1899	551
Laeisz, Carl Ferd., Nachruf	397, 454
Levante, Deutsche Schiffahrt in der	285
Levante-Linie, Deutsche, Geschäftsbericht	147
Libau, Hafenbauten in	347
Lichterführung, Abblendung u. Einrichtung d. Positionslaternen, Neue Verordnung	538
Liverpool, Angeblicher Niedergang des Seeverkehrs	495
Livorno, Schiffsverkehr in 1899	430
Lloyd, Engl. Ges., Geschichtlicher Rückblick	170
London's Hafeneinrichtungen nicht mehr zeitgemäss	494
Lootsenfahrzeuge, Amerikanische, Neue Lichterführung	202
" " " " Dänische, Neue Flaggenführung	314
Lootsentarife, Neue, für das Londoner Revier	57
Lourenço-Marques, Der Hafen von	220, 231
Lübeck's Rhederei, Anfang 1900	34
" " " " Schiffbauindustrie	49
" " " " Freihafenproject	410

M

Madagascar, Schiffahrt in 1899	551
Maklergebühren in Marseille	182
Malacca, Schiffahrt in 1899	418
Malmö, " " " "	466
Marine-Rundschau, Veränderte Schriftleitung	382
Maschinen-Mangel III. Cl. u. d. Ausbildung II. Cl.	368
" " " " Prüfungen in 1900	33
Maschinenpersonal, i. d. Kaiserlichen Marine, Neuorganisation	347
Mässige Geschwindigkeit im Nebel	448
Materialtransport nach China	407
Medaillen für die Bewerbung um den Pollock-Preis	550
Memel, Versandung des Hafens	218
Messbriefe, Ausgefertigte, in 1899, im deutschen Reich	214
„Mexican“, gestrandeter englischer Dampfer	206
Misshandlungen an Bord des brit. Dampfers „Conch“	328
Montevideo, Hafenverbesserungen	14
" " " " Lootsengeld	311
Montreal, Schiffsverkehr in 1899	57
Murmanküste, Die	484
Musterbücher auf englischen Schiffen eingeführt	230, 446

N

Nachrichten f. Seefahrer, ausgelegt in deutschen Consulaten	82
Nachtsignale, verschiedener Dampferrhedereien	173
Nansens wissenschaftliche Ergebnisse einer Schlittenfahrt; Kritik derselben	278, 494
Naphta-Ausbeute in Baku	154
Nautische Musterschule, Eine, vor 100 Jahren	316, 328, 339
Naval-Architects, Frühjahrsversammlung	179
Neapel, Schiffsverkehr (1899)	131
Nebel, Der, und die Schiffsleitung	77, 87, 101
„Negligence-Clause“, Antrag zu deren Beseitigung	471
Neu-Südwalen, Hafenabgaben	227
New-Yorker Frachtenbericht, in jeder Nummer	
" " " " Hafenanlagen	430
" " " " Inselbau z. Verbilligung d. Getreideverschiffung	231
" " " " Passagierverkehr (1900)	101, 351, 507
" " " " überseeische Postsendungen	590
Nexö, Der Hafen von	234, 311
Niebour, Dr., 50jähriges Jubiläum	470
Nikolajew, Schiffsverkehr (1899)	285
Nippon-Yusen-Kaisha, Generalversammlung	430

	Seite
Norddeutscher Lloyd, Cadettenschulschiff	33
" " Jahresbericht	169
" " Folgen der Brandkatastrophe in Hoboken	495
" " Seemannscasse	610
Nordischer Schiffsrheder-Verein	250
Nordisk Skipsrederforening, Jahresbericht	302
" " Jahresversammlung	610
Nordpolarexpedition — Eine deutsche	376, 410, 455
Norwegische Seerechtssprechung, „Olaf“ wider N. D. Versicherungs-Ges.	255
Norwegischer Schiffbau im I. Semester 1900.	503
Norwegische Seeleute, Versicherung	359
" " Schiffahrt, Subvention.	555
Nothflagge, Die, weht!	541, 554, 558, 602

O.

Ocean-Frachten-Markt	183
Ocean-Passagierverkehr, Passagietarif	559
Odessa, Neubau des Petroleumhafens	407
Oesterreichische Handelsflotte, Die	179
Oesterreichischer Lloyd, Vertrag der Regierung über Schiffahrt nach Asien.	47
" " Fahrten nach Calcutta	395
" " Jahresbericht	263
Oesterreichischer Seeleute, Die Ausbildung	510
Opiumsmuggel an der chinesischen Küste	498
Orkane, Westindische in den letzten 15 Jahren	445
Ostasien, deutscher Seeverkehr	526
" " Seeverkehr	166
Ostindische Festtage	51
Ottomanische Handelsflotte	130
Oxö, neues Leuchfeuer	466

P.

Panama-Canal-Compagnie, gegründet	11
Paraguay, Hafenverbesserung geplant	472
Pariser Ausstellung, Das Seewesen auf der	304, 340
Pariser internationale Conferenz für die Handelsmarine	434
Passagieraten nach New-York	82
Passagierverkehr nach Hamburg	418
" " Der, nach New-York in 1899	38
Patententziehung auf Zeit	137
Patentliste	263, 312, 456, 504, 564
Pest und Seuche, Verbreitung durch Ratten	598
Physik an den Navigationsschulen	424, 495, 530
Plath, Ausstellung nautischer Instrumente a. d. Pariser Weltausstellung	158
Polarexpedition, Die italienische	433
Pollock-Preis, Bewerbung um den	371, 446, 550
Ponape (Carolinen), Saipan (Marianen) Segelanweisungen	571
Port-Elisabeth, Schiffahrt in 1899	407
Porto Rico, Schiffsverbindungen	406
Positionslaternen, Bekanntmachung ihrer Einrichtung	609
Postdampfvorlage, Die neue	165
Postpaketverkehr zwischen Deutschland u. Ver. Staaten	190
Postsendungen über See nach New-York	590
Prämienwesen französischer Segelschiffahrt	615
" " in verschiedenen Ländern	437
Privateigenthum auf See, Schutz für	62, 421
Protest-Resolution von Hamburger Seeleuten	27
Prüfungen, Unsere, zum Seeschiffer u. Seesteuermann	362
Prüfungswesen 46, 71, 118, 130, 153, 201, 214, 250, 262, 284, 335, 382, 394, 419, 454, 525, 563	
Puerto Cabello, Einweihung eines neuen Feuers	302
Puttgarden Riff, ein Feuerschiff befürwortet	337

Q.

Quarantäne-Bestimmungen für die Weser	202
---	-----

R.

Rangoon, Verkehr in 1899	285
Rauchapparat bei Brand-Catastrophen	584

	Seite
Recordfahrt, Practischer Werth einer	454
Reichsgerichtsverhandlungen: 1) Abweichung v. d. Verordnung vom 9. Mai 1897 in besonderen Fällen. 2) Schadenersatzansprüche des einen Schiffes gegen das andere von demselben Eigenthümer 16. — 3) Schleppdienst im Kaiser Wilhelm-Canal. Haftung des Canalamts 28. — 4) Policen für die Flussschiffahrt, Ausdehnung auf Seefahrten? 5) Versicherung eines Prahms für Lagerzwecken, Seetüchtigkeit? 64. — 6) Rangverhältniss zwischen deutschen Schiffsgläubiger-Rechten und einem ausländischen Conventionalpfande 160. — 7) Haftung aus dem Connossement für die Auslieferung minderwerthiger Güter 171. — 8) Zum Art. 21 der Kaiserlichen Verordnung 171. — 9) Nautische Einheit des Schleppzuges nach dem Binnenschiffahrtsgesetze 243. — 10) Vertheilung der Beweislast bei Schiffscollisionen. 11) Beiderseitiges Verschulden aus Art. 23 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897, 257. — 12) Vertrag über ein Einschleppen eines Wracks („Argo“) 352. — 13) Beweislast bei Ansprüchen aus einer Schiffscollision, Verschulden? 543. — 14) Hafencollision. Causalität der Uebertretung einer Vorschrift mit dem Unfälle 555. — 15) In welchem Processstadium ist der Einwand der beschränkten Haftung nach § 4 des Binnenschiffahrts-Gesetzes geltend zu machen? 557. — Non liquet in Collisionsprocessen 569.	

Reichspostdampferverkehr in 1898	105
Reichsversicherungsamts-Sprüche: Unfallversicherungssache der Wittve des Maschinisten Witkowski, Kiel.	200
Reisen, Schnelle, hamburgische Schiffe	371
Rettung Schiffbrüchiger, Die deutsche Gesellschaft zur, Bericht	335
Rettungswesen zur See durch neue Erfindungen erweitert	373
Rettungswesen an den Küsten Europas	443
Reval, Schiffsverkehr in 1899	395
Rhedereien, Die grossen, am Ende d. 19. Jahrhunderts 604, 617	
Rhedereiplätze, Die deutschen, und die dort beheimatheten Schiffe	122
Rhedereiuernahmen, Ein neues deutsches	526
Rigas Schiffsverkehr	71, 419
Rio de Janeiro, statt Ballast, Mangan-Eisen-Erde	215
Rotterdams' Schiffahrt (1899)	94
Rudercommando, Bestrebungen zu einer Einheitlichkeit 13, 15, 52, 75, 204, 266	
Rümker, Prof., Nachruf	118
Rumänische Schiffahrt, Die	398
Rumänisches Processverfahren, Ein	267
Russische Canalprojecte	207
" " Freihäfen (Flussgebiet der Lena)	246
" " Freiwilligen Flotte, Die.	375
" " Handelsmarine, Die	539
Russlands Handelsflotte.	167
" " Wasserstrassen	401

S.

Samos., Schiffsverkehr (1899)	311
Sandettie-Bank, französische Opposition gegen ein deutsch. F. S.	14, 434
Sanitäts-Uebereinkunft, Internationale	262
Schadenersatz deutscher Schiffe im südafrikanischen Kriege	429
Schaffermahlzeit, Die, und die Flottenvorlage.	74
Schiedsgericht für Unfallversicherung	141
Schiffahrt und ihr Einfluss auf Industrie, Handel und Landwirthschaft.	414
Schiffahrt, Zur Lage der	3
Schiffbau in jeder Nummer; darunter die letzten Bauaufträge, Stapelläufe u. Probefahrten deutscher Werften oder für deutsche Auftraggeber.	
" " im Jahre 1899	46, 54, 234
Schiffshaumaterialien, Zollfreie Einfuhr nach Belgien 34, nach Portugal	107
Schiffververein, Ein, in Australien gegründet	352

	Seite
Schiffsunfälle an der deutschen Küste	214, 444
Schiffsjungenzwang und seine Folgen	301, 314
Schlepper, Verletzung seiner Pflichten in Buenos Ayres	606
Schlichting-Stiftung, Die	396
Schmiermittel	204
Schooner mit Hilfsschrauben	95
Schottthüren, Wasserdichte automatische	140
Schraubenwellen, Neue Verordnung von Lloyds	265
Schraubenwellenbrüche	518
Schriften, Zwei interessante	389
Schulschiff, Das, des Norddeutschen Lloyd	45, 195, 620
Schulschiffsfrage in Flensburg	250
Schulschiffsverein, Der, — Beiträge 310, 526. — Reise-	
programm des ersten Schulschiffes 350. —	
Im oldenburgischen Landtag	587
Schuten im Hamburger Hafen	385
Schwedische Schiffsgebührenherabsetzung	22
Schwimmdock, Ein neues, in Dar-es-Salaam	418
Schwimmdocks im Hamburger Hafen	574
Scottish-Shipmasters Society, Generalversammlung	327
Seeamt, Hamburg, Jahresbericht	310
Seeamtsverhandlung, Eine, in Swansea	50
Seeamtsverhandlungen: Strandung des Apenrader D.	
»Julia« 22. — Leckspringen des Flensburger	
D. »Georg« (Oberseeamt) 43. — Tod des	
Schiffsjungen Beug, Schooner »Albertine«	
58. — Collision des »Pontos« — »Star of	
New Zealand« 81. — Festkommen des	
Stettiner D. »Schweden« 81. — Collision	
»Burg« — »Sophie« (Oberseeamt) 151. —	
Untergang D. »Ella« 152. — Unfall an	
Bord der eisernen Bark »Bille« 189. —	
Kohlensäurevergiftung mit tödtlichem Aus-	
gang im Falle des Flensburger Dampfers	
»Juno« 225. — Verlust der Schonerbrigg	
»Friedrich« 237. — Strandung des Argo-	
dampfers »August« (Oberseeamt) 238. —	
Skorbut und Beriberi auf der Elsflöther	
Bark »Dorothea« 249. — Seeunfall der	
Elsflöther Bark »Dorothea« (Skorbut, Beri-	
beri) 307. — Untergang D. »Ella« (Ober-	
seeamt) 319. — Strandung »Wandsbeck«	
320. — Verunglückung durch Mangel an	
Sauerstoff 320. — Unfall auf D. »Preussen«	
334. — Strandung des schwed. Schooners	
»Karl Olaf« 334. — Unfall des Dampfers	
»Portimao« 346. — Collision »Örrik« —	
»Eros« 380. — Skorbuterkrankungen a. B.	
»Hedwig« und »Victoria« 402 und 405. —	
Collision D. »Bremen« und D. »Orotava«	
464. — Unfall an Bord des D. »Echo«,	
ein Schiffsjunge im Logis verbrannt, 470.	
— Unfall a. B. Schoonerbrigg »Helene«,	
ein Leichtmatrose vom Klüverbaum gestürzt	
und ertrunken, 488. — Strandung des	
norwegischen Schooners »Hurtig« 501. —	
Collision zwischen D. »Franciska« und D.	
»Faerder« 501. — Collision zwisch. Fracht-	
dpfr. »Bürgermeister Smidt« und der nor-	
weg. Bark »Bertha« 513. — Collision des	
deutschen D. »Holtenau« mit einem unbe-	
kannten Schooner 525. — Collision »Herbert	
Horn« mit »North Star« 537. — Strandung	
und Untergang des deutschen Viermastvoll-	
schiffes »H. Bischoff« 549. — Unfälle a.	
B. des Vollschißes »Klio« 561. — Zwei	
Unfälle a. B. des D. »St. Georg«	609
Seeberufsgenossenschaft, Die, im Reichstage 33. — Ver-	
sendung von Circularen 56, 87, 103, 109.	
— Generalversammlung 253. — Organisation	
278. — Verwaltungsbericht 283. — See-	
mannsfürsorge	477
Seegesetzgebung, Eine Lücke in der	615
Seekartenmangel für ostasiatische Gewässer	352, 538
Seeleichter	193
Seeleute, Abmusterung in amerikanischen Häfen	167
Seemannsmission, »Der rechte Kurs«, neue Zeitschrift	590
Seemannsamt in Bremen, Jahresbericht	94
»Hamburg, Jahresbericht	152
Seemannsheim in Bremen, Jahresbericht	227
Seemannsordnung, Die neue, Ansprüche des Schiffs-	
mannes in Krankheitsfällen 39, 75. — Im	
Reichstage 145, 229, 254, 578. — Ab-	
änderungsvorlage der Reichstagscommission	

399, 482. — Von der Tagesordnung für den	
Reichstag abgesetzt 481. — Sonntagsarbeit	
271. — Stellungnahme zu den §§ 53 a u. 33	
493. — Bericht des Reichstagsabgeordneten	
Freese an seine Wähler 539. — Ueber-	
stundenlohn der Schiffsofficiere 542. —	
Abänderungs-Vorschläge des Nautischen	
Vereins zu Hamburg 572. — Im national-	
socialen Verein in Hamburg	601
Seemannsverband, Jahresbericht	77
u. d. neue Seemannsordnung 222, 229, 267, 315	
Seemannsversammlung in Hamburg, Seemannsordnung 335, 591	
Die Seeleute und der Alkohol	358
Farbige an Bord deutscher sub-	
ventionirter Dampfer	406
Kost- und Logisverhältnisse auf	
deutschen Schiffen	542
Seerecht, Internationales, Neue Vereinigung in Schweden	
gegründet	106
in England	147
in Oesterreich	338
Seerechts-Congress, Internationaler	487
in Paris	387
Seereisen deutscher Schiffe in 1898	360
Seeschiffe, Deutsche, Totalverlust 1897—1898	178
Seeverkehr, Der internationale, im Jahre 1899	474
Seewarte, Jahresbericht	20, 563
Aus dem Archiv	242
Shanghai, Canalverbesserungen	65
Segelschiffsreisen, Schnelle und lange	423
Seilen- und Riemenindustrie, Ges. m. b. H.	528
Siamesischer Seeverkehr	159, 195
Sichtweite, Grosse, infolge Strahlenbrechung	406
Signalbuch, Das neue internationale	554, 602
Singapore, Frachtenänderung	34
Skandinavische See-Gerichtsentscheidungen	160
Skorbut und Beriberi an Bord	242, 302, 342, 398
Sloman, Robert Miles, Nachruf	362
Sonnenhöhen, Gleiche	186, 198
Spaniens Handelsflotte im Jahre 1899	227
Sprechsaal: Hamburg-Amerika Linie — Verein Deut-	
scher Capitäne und Officiere der Handels-	
marine 155, 180. — Verein Deutscher	
Capitäne und Officiere der Handelsmarine	
— Verein Deutscher Seeschiffer 252. —	
Bureau Veritas — Reichscommissar beim	
Seeamt zu Bremerhaven 287. — Notiz auf	
»Kritische Prüfung . . . zur Bestimmung	
des Schiffortes« und die hierauf bezügliche	
Antwort 383. — Einfluss der Sonne auf	
die Compassnadel 420. — Rudersignale in	
nebligem Wetter 431. — Der Seemanns-	
verband und die Disziplin an Bord 431. —	
Schnelle und lange Dampferreisen 455. —	
456. — Verstaatlichung der Hamburger	
Schiffahrt 468. — Einfluss der Sonne auf	
die Compassnadel	576
Stapelläufe von deutschen und britischen Werften 32, 80, 128,	
178, 226, 284, 333, 393, 442, 489, 562, 608	
Staubetrieb, Eine wichtige Entscheidung für den	429
Stellvertretung, Die, auf der Commandobrücke	460, 472
Stempelgebühren auf Passagierkarten in New-York	327
Stettiner Freihafenentwicklung	107
Rhederei	34
— Swinemünder Schiffahrtsweg, Verordnung über	
443	
St. Helena, Schiffsverkehr in 1899	478
St. Lorenz Strom, Vertiefung	375
St. Petersburg und Kronstadt, Verkehr in 1899	166
St. Thomas und St. Croix, Verkehr in 1899	190
Strandlinienverschiebung	419
Strassenrecht zur See, in England eine Abänderung vor-	
geschlagen	122, 266
Strassenrecht zur See, Art. 16. — 150, 159, 350, 354, 567, 597.	
Art. 2 — 183. Art. 21 und 27 — 205. Art. 16	
und 28	459
Strickes, Verschiedene	337
in französischen Häfen 399. — Hamburger Werft-	
arbeiter 410, 457. — und deren Wirkung	
auf Rhedereiverpflichtungen gegen Pasagiere	
506	
Subventionen der hauptsächlichsten Seestaaten	437
Südpolarexpedition, Die belgische	71
Die deutsche	223, 296 306
Suez-Canal, Verkehr	57, 170, 194, 251, 503
Sunderland, Schiffsverkehr in 1899	444

	Seite
Sverdrup's Polarfahrt, bisheriger Verlauf	86
Swansea, Schiffsverkehr in 1899	430

T.

Taku und Tientsien, Winterschiffahrt	326
Temperatur von Luft und Wasser, Einfluss auf Höhenmessungen	267
Telegraphie ohne Draht a. Borkum F.-S. eingerichtet	259, 550
„ „ „ Cuxhafen und D. S. „Silvana“	371
„ „ „ a. B. „Kaiser Wilhelm d. Gr.“	111
„ „ „ zwischen Helgoland und den Elbfueherschiffen	447
Thiele von, Selbstmord a. B. d. „Deutschland“	467
Tiefgang der Schiffe, Ueberwachung	142, 253, 282
Tiefladelinie, Etwas über	448
„ auf einer Hamburger Seemannsversammlung	529
„ bei der Flotte der H.-A. L.	525
„ Die Entwicklung der	566, 591
„ in Norwegen	598
Totalverluste hamburgischer, bremischer und oldenburgischer Schiffe	594
Tramps und ihre Bedeutung	118
Treibeis auf den Neufundland-Banken	57
Triest's Ausdehnung im Hinterlande	507
„ Vergrößerung der Hafenanlagen	551
Trockendocks in Neu Süd-Wales	116
Tropenkrankheiten, Institut für	394, 598
Truppentransport, Deutscher, n. China 323, 361, 386, 394,	588
„ Kostenpunkt	563
„ und seine Lehren	416
„ Russischer, nach China	395
Turbinen-Propeller	514

U.

Unfallversicherung, Erhöhte Leistungen	526
Union Jack, 300 jähriges Jubiläum	478
Union- und Castle-Linie, fusionirt	11
Untiefen an den deutschen Küsten	239
Uruguayische Häfen, Aenderung der Zollgesetze	38

V.

Valparaiso, Verkehr, (1899)	275
Veloce, La, Jahresbericht	215
Verbandstag Deutscher Seeschiffvereine, Rückblick	85
„ „ „ Tagesordnung	49
„ „ „ Verhandlungen	90
„ „ „ Veröffentlichung	195
Verein Deutscher Capitäne u. Officiere Halbjahres-Bericht 218, 236. — Die Sonntagsarbeit 294, 314. — Sein Vereinsorgan 577. — Mitgliederbestand 507. — Austrittserklärungen	517

Seite

Verein, Deutscher Nautischer, Rundschreiben des Vorsitzenden	41, 68, 223, 465, 560
Vereinstag, Deutscher Nautischer, Tagesordnung 61. — Bericht des Vorsitzenden und Einleitung 97, 110. — Verhandlungen 114. — Veröffentlichung der Verhandlungen	289
Verein der Rheder des Unterwesergebiets, Generalversammlung	69
Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg, Jahresbericht	70
Vereine, Nautischer- u. Seeschiffer. Beginn der Wintersitzungen	458
Verein, Nautischer, zu Hamburg, Schlusscommer 171, Jahresbericht	322
Vereinsberichte über Nautischen-, Seeschiffer- u. Capitäne und Officiers-Verein in Hamburg nach jeder Sitzung	
Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen 345, 514, 539	
Verlust der Schiffe in der Handelsmarine aller Länder 471	
„ englischer Schiffe in 1899	459
Vermessungsverfahren bei französischen Seeschiffen	50
Versicherungspflicht der Schiffer	106, 517
Vorrichtung zur Veränderung der Fahrtrichtung und Geschwindigkeit von Fahrzeugen	512
Vorlesungen der Hamburger Oberschulbehörde für das Wintersemester 1900/1901	434, 555
Vulcan Werft, Stettin, Geschäftsbericht	206

W.

„Wandsbeck“, Strandung	327
Wangeroo (Gedicht)	11
Wasserrohrkessel, Typ Belleville, a. B. britischer Kriegsschiffe	395
Wegerechtsfrage britischer Kriegsschiffe	379
Welt Handelsflotte, Die	486
Wellebrüche bei Schraubendampfern	126
Werftanlagen, Neue, in Spanien	347
Werft, Eine neue, an der Unterweser projektiert	430
„ „ in Stralsund	430
Wetterprognosen und ihre Zuverlässigkeit	181, 242
„ „ für den Sommer	290
Wikingerschiff in Stettin ausgestellt	502
Wladivostok u. Nikolajewsk, Schiffsverkehr im Jahre 1898	56
Wracksprengung durch flüssige Luft	352
Wracks, treibende	78

Y.

Yangtse, Der, als Handelsstrasse	423
--	-----

Z.

Zeitball in Swinemünde	157
Zoncafarbe, Die	336
Zweihöhenproblem in elementarer Darstellung	280, 291



HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Ercheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreispaltige Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 1.

Hamburg, den 6. Januar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zur Lage der Schifffahrt. — Compass-Verbesserung. — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Ein Rückblick auf das an Ereignissen reiche, eben verflossene Jahr, hinterlässt ein Gefühl der Befriedigung und des Stolzes, wenn es auch manche wehmüthige Erinnerung wachruft. Der schonungslose Tod hat reichliche Ernte grade unter solchen Personen gehalten, die ihre reichen Geistesgaben vorzugsweise in den Dienst der deutschen Seeschifffahrt gestellt hatten. Die Träger der Namen H. H. Meier, Jebesen, Gossler, Hübener wurden gewaltsam ihrem Wirkungskreise entrissen; ihr Verlust hat eine noch nicht wieder gefüllte Lücke gezeitigt. Auch der verstorbene Landerer darf hier genannt werden. Was er in uneigennütziger Weise im Interesse des deutschen Seemanns geleistet hat, ist noch in aller Erinnerung. —

Wenn andererseits von Stolz und Befriedigung gesprochen wurde, so soll damit jene Empfindung gekennzeichnet sein, die sich angesichts der Erfolge und Errungenschaften auf wirtschaftlichem Gebiet mit Recht geltend machen darf.

Die Seeschifffahrt im Allgemeinen, die deutsche im Besondern, blicken auf ein Jahr fruchtbringender Thätigkeit zurück. Die Geschäftslage lässt nichts zu wünschen übrig, wenngleich man durch die Absorption der umfangreichen britischen Räume zum Truppentransport nach Südafrika, ein grösseres Steigen der Frachten erwartet hatte. Die Rhedereien haben die Schiffbauwerften reichlich mit Bauaufträgen versehen. Packetfahrt und Lloyd marschiren an der Spitze aller Rhedereien der Welt. Die Bauerzeugnisse deutscher Werften sind denen aller anderen Nationen mindestens ebenbürtig. »Kaiser Wilhelm der Grosse«, dessen Geburtstag allerdings nicht in das verflossene Jahr fällt, ist hierfür ein Beleg. Vor Jahresfrist war er als Recordbrecher gefürchtet; heute spricht man von ihm in dieser Eigenschaft nur, wenn er seinen eigenen letzten Record geschlagen hat. Ein streitbarer, gefährlicher Gegner wird ihm bald erstehen, der Leviathan »Deutschland«, wie er ein Kind des Stettiner »Vulkan«. Das neue Jahr wird Zeuge des Kampfes beider Riesen um die Ehre sein, schnellstes Schiff der Welt zu heissen.

Wenn das der deutschen Handelsmarine vor einem Jahre gestellte Horoscop im Grossen und

Ganzen erfüllt ist, durfte sich unsere Kriegsmarine nur der an das vorjährige Flottengesetz gebundenen Vergrößerung und Entwicklung erfreuen. Die Niederlage des flottenschwachen Spanien, die wachsenden deutschen Interessen in Ostasien, sowie die während des Jahres erhebliche Vergrößerung unseres Colonialreiches haben jedoch Verhältnisse geschaffen und unserer Kriegsmarine Aufgaben gestellt, deren Bewältigung in absehbarer Zeit nur unter grösster Anstrengung, wenn nicht unter Einbusse des deutschen Prestige im Auslande möglich erscheinen. Diese Erkenntniss veranlasste die Reichsregierung den gesetzgebenden Körperschaften einen neuen, erweiterten Flottenplan zu unterbreiten. Wir sehen der Stellungnahme des Reichstages zu diesem Entwurf mit berechtigter Spannung und mit der Hoffnung entgegen, dass die Abgeordneten die Weihnachtsferien benutzt haben, sich über die wahre Gesinnung des deutschen Volkes zu unterrichten. Die Küstenbevölkerung, besonders wir in den Hansastädten, wissen den Werth einer machtvollen Kriegsflotte zu schätzen. Trotzdem ist nur geringe Hoffnung vorhanden, dass unsere nach dem Reichstage gesandten Vertreter sich im Sinne der überaus meisten ihrer Wähler äussern werden. Das Interesse der Partei ist maassgebend.

Wenn im letzten Jahre lebhafter als früher das Interesse des Binnenländers für die deutsche Kriegs- und Handelsmarine erwacht ist, so gebührt hierfür nicht zum Mindesten dem Deutschen Flotten-Verein Dank. Durch Wort und Schrift hat er die Aufmerksamkeit auf das Leben und Treiben der Bewohner an der Wasserkante gelenkt und bei Vielen Liebe zum Seewesen geweckt und erhalten. Welche Bedeutung dem Verein auch unter der schiffahrttreibenden Bevölkerung beigemessen wird, hat die Schulschiffsfrage gelehrt.

Dem deutschen Seemannsstand, welchem die endgültige Lösung der Schulschiffsfrage Vortheile — die zwar verschiedentlich angezweifelt werden — bringen soll, ist im Laufe des Jahres auch von höchster Stelle im Reiche eine wohlwollende Aufmerksamkeit geschenkt worden. Der Deutsche Kaiser nahm wiederholt Gelegenheit, Vertreter verschiedener Seemannskategorien durch sichtbare Auszeichnungen zu ehren. S. M. hat durch solche Beweise seiner Huld die sociale Stellung des deutschen Schiffsführers und Schiffsofficiers bedeutend gehoben.

Auch die Reichsregierung hat sich eingehend mit dem deutschen Seemann beschäftigt. Der Reichstag wird sich noch in dieser Session zu mehreren Gesetzesentwürfen äussern, die ausschliesslich auf die beruflichen Verhältnisse des Seemanns Rücksicht nehmen. Es hängt für Alle,

vom Schiffer bis zum Schiffsjungen, viel von den Beschlüssen des Hohen Hauses ab. Wie wir selbst Befürworter der einen und Gegner anderer in den Gesetzesentwürfen enthaltenen Neuerungen sind, wird es auch den meisten Lesern ergehen. Die Anschauungen sind je nach der Stellung, die der Einzelne im Leben oder an Bord einnimmt, verschieden.

Wäre beispielsweise der Rheder — zuweilen vielleicht auch der Schiffer — erfreut, möglichst oft den Zwischensatz »sofern nicht ein Anderes vereinbart ist« in den neuen Gesetzen zu lesen, so sehen die übrigen im Schiffahrtsbetriebe theilhaftigen Personen jene Worte am Liebsten ungebraucht. Beider Standpunkt ist erklärlich und berechtigt. Es gilt eben im Seemannsberuf wie überhaupt im Leben auch im neuen Jahre das Reuter'sche Wort: »Wat den Een en Uhl is, is den Annern en Nachtigall.«

Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft haben Ende vorigen Monats an den Reichskanzler eine Eingabe gemacht, in der die **Reformirung im deutschen Consulatswesen** als sehr nothwendig hingestellt ist. Die Corporation vertritt, wenn auch aus anderen Gründen wie wir, den schon in No. 21 von uns gekennzeichneten Standpunkt. Die »Hansa«, als seemannisches Blatt, zieht den Berufs- dem Wahlconsul vor, weil die Interessen des Seemanns fraglos sachgemässer und vorurtheilsfreier von einem Berufsconsul gewahrt werden, als wenn ein mit den Ladungsinteressenten geschäftlich associirter Mann das Amt eines Richters versieht. Die Berliner Kaufmannschaft wünscht aus diplomatischen und handelspolitischen Gründen, die deutschen Interessen und Schutzbedürfnissen im Auslande von Berufsconsulen gefördert und geschützt zu sehen. Von verschiedenen Punkten ausgehend, gelangen somit zwei mächtige Erwerbszweige des Deutschen Reiches zu demselben Resultat. Aus der erwähnten umfangreichen Eingabe citiren und unterschreiben wir nachstehend eine kurze Stelle:

«Gegenwärtig liegt diese Vortretung theils Berufs-, theils Wahlconsulen ob. Es soll durchaus nicht geleugnet werden, dass unter den Letzteren, wegen ihrer kaufmännischen Bildung, sich gerade für handelspolitische Zwecke sehr schätzbare Elemente befinden. Indessen können sie diesen Zwecken doch nur in beschränktem Maasse dienstbar gemacht werden, da die Vielseitigkeit des modernen Wirtschaftslebens für diesen Posten eine volle Arbeitskraft erfordert und die nur nebenamtliche Bethätigung nicht ausreichend erscheinen lässt. Wir erwarten daher den Fortschritt von der Vermehrung und der verbesserten Einrichtung der Berufsconsulate.»

Amerikanische, norwegische und besonders britische **Handelsschiffe** waren, weil sie Kriegscontrebande führten, in letzter Zeit von britischen Kreuzern **aufgebracht worden**; deutsche nicht. Da meldete noch kurz vor Ablauf des Jahres der Telegraph die Beschlagnahme des deutschen Reichspostdampfers »Bundesrath.« Die anfangs begreifliche Genugthuung jedes Deutschen über das neutrale Verhalten unserer Rhedereien machte bei Vielen dem Gefühl des Unwillens Platz. Besser Unterrichtete setzten Zweifel in die Glaubwürdigkeit der Meldung selbst. Die wirklich Informirten erfuhren, dass die Meldung zwar richtig, die Beschlagnahme jedoch vollkommen ungerechtfertigt sei. Herr Woermann, der Chef der Rhederei des »Bundesrath« hat in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Hamburger Handelskammer am letzten Tage des Jahres die Sachlage geklärt. Auf Anfrage eines Mitgliedes der Handelskammer theilte der Vorsitzende mit

»dass die Handelskammer bereits heute (am 31. Decbr.) in Aussicht genommen habe, eine Eingabe an die Behörde zu richten und sie zu veranlassen, einzuschreiten. Ausserdem sei der Handelskammer bekannt, dass die betroffene Rhederei, die Deutsche Ostafrika-Linie bereits heute an den Reichskanzler telegraphirt, und um eine Vermittlung in dieser Angelegenheit gebeten habe. Es sei der Handelskammer ferner bekannt, dass von Seiten der Deutschen Ostafrika-Linie in keiner Weise etwas gethan sei, was gegen die Neutralität verstossen könne. Die Handelskammer habe die feste Zuversicht, dass die Genugthuung, die zu erlangen sei, auch erlangt werde.

Wir treten in die Zeit der **Jahres- und Geschäftsberichte**. An anderer Stelle ist, wie alljährlich, aus dem Bericht der Hamburger Handelskammer Dasjenige mitgetheilt, was mittel- oder unmittelbar mit der Seeschifffahrt in Zusammenhang steht. Wir werden in gleicher Weise aus den Handelskammerberichten von Bremen, Altona, Kiel und solchen, die uns ferner zugehen, Auszüge wiedergeben.

Zur Lage der Schifffahrt.

Am Anfang des neuen Jahres, dem Beginn des officiellen neuen Jahrhunderts, weihen wir in gewohnter Weise an dieser Stelle unserer Zeitschrift einige Worte der Schifffahrt im allgemeinen, und sind froh bezeugen zu können, dass der am Anfang des vergangenen Jahres erwähnte frische Zug auf maritimem Gebiete nicht abgeflaut, sondern zur frischen Brise angewachsen ist. Dies gilt besonders für unser geliebtes Vaterland, sowohl für die Kriegs- wie für die Handelsflotte.

Was zunächst die wirthschaftliche Seite der Handelsflotte anbetrifft, so können wir uns diesmal kurz fassen, weil sie, wenigstens soweit die Schiff-

fahrt unter Dampf geht, durchaus günstig ist. Die Frachten waren durchgängig viel stabiler und weniger grossen Schwankungen ausgesetzt, als in früherer Zeit, sie hatten dabei aber eine solche Höhe, dass die Dampfschiffs-Rhedereien, besonders diejenigen, die mit dem neuesten technisch vollkommensten Material arbeiten, mit Zufriedenheit auf das vergangene Jahr zurückblicken können. Reichen deren Erträge auch nicht entfernt an diejenigen mancher Industrien am Lande heran, so waren sie doch und sind die ferneren Aussichten derartig, dass der Neubau von Dampfschiffen in ungeschwächtem Maasse weiter geht, trotz der erheblich gestiegenen Baupreise.

Die Segelschifffahrt hat von den besseren Frachtverhältnissen ebenfalls profitirt, doch nicht soviel, dass die Rheder den Muth gewannen, neue Segelschiffe bauen zu lassen, und der Bau von grösseren Segelschiffen ruht gänzlich. Nach den Angaben des englischen Lloyd wurde im vorigen Jahre nur ein einziges Segelschiff in ganz Grossbritannien erbaut und auch die in Deutschland erbauten Segler sind nur Küstenfahrer und Leichter. Unter solchen Verhältnissen wird sich der Bestand der heimischen Seglerflotte nicht in gleichem Umfange aufrecht erhalten lassen, wenn dies auch für einige Seestädte in den letzten Jahren durch Ankauf guten schwimmenden Materials noch der Fall gewesen ist. —

Wenn es auch Statistiker giebt, die nachzuweisen versuchen, dass in diesen Plätzen auch die Segelschifffahrt einen Aufschwung genommen hat, so müssen wir dem gegenüber doch feststellen, dass solche Ausführungen vorwiegend auf mangelhafter Kenntniss des statistischen Materials beruhen. Wir haben dies schon öfter in unserer Zeitschrift hervorgehoben, so im Jahrgange 1895, Seite 3, 1897 Seite 292 ff., und diesen Ausführungen hat sich auch die Hamburger Handelskammer, nach dem Berichte »Eines Ehrbaren Kaufmanns« vom vorigen Jahre angeschlossen.

Dieser Thatsache verschliessen sich auch die maassgebenden Kreise nicht länger. Das Missverhältniss zwischen Dampf- und Segelschiffen wird zu gross, um die technische Ausbildung des gesamten seemännischen Nachwuchses auf Segelschiffen noch zu ermöglichen und wir sind an dem Punkte angelangt, den wir an dieser Stelle bereits im Jahrgange 1895 in Aussicht stellten. Es handelt sich jetzt um die Frage, was für den Nachwuchs am zweckmässigsten ist, ob Schulschiffe, Schiffsjungenzwang für Segelschiffe oder Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen betreffs der zwölfmonatlichen Fahrzeit als Matrose auf Segelschiffen, um zur Steuermannsprüfung zugelassen zu werden.

Nach Zeitungsberichten hat sich der Norddeutsche Lloyd in Bremen für den ersten, der

Seeschiffer-Verein und der Verein Deutscher Seesteuerleute in Hamburg für den zweiten und der Nautische Verein in Hamburg für den ersten und dritten Fall entschieden. Wir glaubten damals, dass aus finanziellen Gründen Schulschiffe für die Ausbildung angehender Seelente für die Handelsflotte ausser Betracht bleiben würden, doch sind inzwischen die finanziellen Schwierigkeiten dank der Thätigkeit des Deutschen Flotten-Vereins gehoben. Ein Schulschiffs-Verein ist in der Bildung begriffen, dem anscheinend genügend Mittel zur Verfügung stehen, um das Werk durchführen zu können. Wir hoffen, dass diese Bestrebungen der Seefahrt zum Nutzen gereichen und es nie an geeignetem Nachwuchse fehlen möge, denn ein Mangel an Seelenten aller Grade, mit Ausnahme der Schiffsjungen, wird von allen Seiten zugestanden, obgleich dies auch zum Theil darauf zurückzuführen ist, dass wegen der pekuniären Verhältnisse viele Seelente aller Grade das Seeleben mit dem Landleben vertauschen, sofern sich ihnen die erste Gelegenheit dazu bietet.

In technischer Hinsicht sind neue umstürzende Ideen nicht an die Oeffentlichkeit gelangt und man baut auf Grund der täglichen Erfahrungen mit unwesentlichen Aenderungen weiter. Die Frage der Verwendbarkeit der Turbine scheint noch nicht endgültig entschieden zu sein, da man noch mit weiteren Versuchen fortfährt. Die Vergrösserung der Dampfschiffe wird immer allgemeiner und Schiffe von mehr als 10,000 Tonnen werden bereits etwas gewöhnliches.

Die Seefischerei ist in diesem Jahre bei dem Frischfischfang der Segelfischer wie auch bei der Dampffischerei lohnender gewesen als im Vorjahre, doch war das Ergebniss der grossen Heringsfischerei ungünstig. Eine der wenigen Gesellschaften hat sich aufgelöst und ihre Fahrzeuge liegen zum Verkauf, während eine andere Gesellschaft neu gegründet wurde. Der Versuch, den Heringsfang mit Dampfern zu betreiben, ist im letzten Jahre zuerst unternommen worden und schliesst in Anbetracht des ungünstigen Ergebnisses der Segelfahrzeuge mit nicht ungünstigen Hoffnungen ab.

Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal hat im verflossenen Jahre wiederum zugenommen und der Canal wirkt für den deutschen Handel besonders segensreich. Der Verkehr zwischen den deutschen Häfen der Nordsee und den Ostseehäfen geht fast ausschliesslich durch den Canal und vergrössert sich stetig. Wir wiederholen an dieser Stelle, dass uns dieses Resultat werthvoller erscheint als eine grössere Rentabilität des Canals auf Kosten des deutschen Handels oder der Sicherheit des Canalverkehrs, dessen Risiko vorwiegend deutsche Versicherungsgesellschaften tragen. Da der Canal ausserdem seinen vornehmsten Zweck, die erhebliche

Verstärkung unserer Kriegsflotte zur Zufriedenheit erfüllt, so balten wir seine Aufgabe für vollkommen gelöst.

Unter dem mächtigen Schutze des Deutschen Reiches haben sich der deutsche Handel und die deutsche Schifffahrt kräftig entwickelt und wie bereits am Anfange dieses Artikels bemerkt, ist die Handelsflotte noch in kräftiger Weiterentwicklung begriffen. Wir wünschen und hoffen, dass ihr dieses Bestreben zum Segen gereichen möge wie bisher, die innerliche Kraft dazu ist in der Nation vorhanden. Doch aber hart im Raume stossen sich die Sachen und daher darf ihr unter keinen Umständen der nöthige Schutz fehlen. Die Geschichte der letzten Jahre hat uns deutlich genug vor Augen geführt, dass eine schwache Nation politisch wie wirtschaftlich rücksichtslos zortreten wird, wenn es Stärkeren passt. Wer nicht im Stande ist, die Ellbogen zur Raumfrage selbst zu gebrauchen, der wird gedrückt bis ihm die Luft zum Leben ausgeht. Wir halten es daher für absolut nothwendig, dass unsere Handelsflotte nicht nur mit dem vollkommensten technischen Material an Menschen und Schiffen ausgerüstet ist, um den wirtschaftlichen Kampf mit Erfolg führen zu können, sondern dass ihr auch hierbei eine Rückendeckung durch eine leistungsfähige Kriegsflotte sicher ist, die im Ernstfalle nicht versagt.

Wie das deutsche Nationalbewusstsein in der Seeschifffahrt allmählich gewachsen und erstarkt ist, kam uns so recht zum Bewusstsein im Laufe des vergangenen Jahres bei der Jubiläumfeier der Hamburger Navigationsschule anlässlich ihres 150 jährigen Bestehens. Es dürfte wohl angebracht sein, diesem Empfinden an der Wende des Jahrhunderts betreffs eines anderen Zweiges der Seeschifffahrt, der nautischen Litteratur Ausdruck zu geben.

Obwohl die deutsche Schifffahrt alt, vielleicht älter und gelegentlich auch machtvoller als die Schifffahrt vieler anderen Nationen war, so war das Nationalgefühl in ihr doch so wenig entwickelt, dass es eine deutsche nautische Litteratur früher überhaupt nicht gab. Es mag dies wohl vornehmlich daran gelegen haben, dass die Seeschifffahrt nur von den niederdeutschen Stämmen betrieben wurde, deren Sprache sich überhaupt nicht zur Schriftsprache entwickelt hat. Die deutschen Seelente waren daher auf den Gebrauch einer fremden Sprache angewiesen, sofern sie sich in ihrem Fache theoretisch weiter bilden wollten. In der Hamburger Navigationsschule wurde der Unterricht bis zum Jahre 1817 in holländischer Sprache erteilt. Diese Thatsache ist ein trauriges Zeichen der früheren, aber zugleich ein erfreuliches Zeichen der letztverflossenen Zeit. Sie lehrt uns ganz besonders, welche Fortschritte die Nation in diesem Jahr-

hundert in der Seeschifffahrt gemacht hat. Nicht nur in Bezug auf das Unterrichtswesen in der Navigation, in welchem neuordings wegen der Umwälzung in dem Betriebe der Schifffahrt mächtige Reformen angebahnt sind, ist dies der Fall, sondern vornehmlich auf dem Gebiete der allgemeinen und der wissenschaftlichen nautischen Litteratur, die zur Zeit in mancher Beziehung dem Besten der alten seefahrenden Nationen ebenbürtig, theilweise sogar überlegen sind.

Um aber hierin vollkommen ebenbürtig zu werden, bleibt indessen noch viel zu thun übrig. Wenn auch die Reichscommissare und die Seeämter gelegentlich den Gebrauch fremder Seekarten und fremder Segelanweisungen rügen, so lässt sich doch nicht leugnen, dass deutsche Seekarten und specielle Segelhandbücher nur für einen kleinen Bruchtheil der Erdoberfläche vorhanden und wir auf den Gebrauch fremden Materials vornehmlich angewiesen sind. Dies ist vom politischen wie vom wirthschaftlichen Standpunkte aus betrachtet einer grossen seefahrenden Nation nicht würdig und nicht von Nutzen, und unser Bestreben muss mit aller Energie darauf gerichtet sein, uns auch auf diesem Gebiete der Seeschifffahrt vom Auslande unabhängig zu machen.

In seefahrenden Kreisen glaubte man früher, dass die Niederdeutschen mit ihrer plattdeutschen Sprache das eigentliche und einzige Material für die Seefahrt seien und auch bleiben würden und dass sich die hochdeutsche Sprache für die Seefahrt nicht eigne. Die Erfahrung in der Kriegsflotte wie auch in der Handelsflotte haben diese Meinung gründlich widerlegt. Es eignet sich der Binnenländer sowohl wie dessen Sprache in der Seefahrt ebenso gut wie der Niederdeutsche mit seinem Platt. Die deutsche Schriftsprache ist reich genug, um jeden Begriff bestimmt ausdrücken zu können, wenn auch nicht alle technischen Benennungen in ihr vorhanden waren. Es war daher nicht ganz zu vermeiden, einige Ausdrücke aus dem Niederdeutschen mit in die Schriftsprache aufzunehmen, welches auch ohne Schwierigkeiten gelungen ist. Wenn man aber den grössten Theil der nautischen Litteratur jetzt liest, besonders die Zeitungen, so ist es auffallend, was für ein Ballast von fremden Wörtern und Sprachunbilden noch in ihr enthalten ist. Es geht mit dem Seemannsdeutsch ähnlich, wie mit dem Juristendeutsch um die Mitte dieses Jahrhunderts, wie dieses damals mit lateinischen Brocken durchsetzt war, so ist jenes mit englischen Brocken durchsetzt, und wie die Juristen jetzt durchweg ein reines Deutsch schreiben, so muss auch die deutsche Seemannssprache allmählich in voller Reinheit strahlen.

Compass-Verbesserung.

Durch die Entwicklung der Dampfschifffahrt und die vermehrte Schnelligkeit der Schiffe in den letzten Jahren ist es zum Bedürfniss geworden, dass auch die Compassen verbessert werden.

Es war schon lange ein frommer Wunsch vieler Seeleute, die alte Compassrose mit ganzen, halben und viertel Strichen, durch eine neue in Graden zu ersetzen, denn die Berechnungen der Curspeilungen, die Missweisung und örtliche Ablenkung wurde Alles nach Graden und halben Graden bearbeitet und dann natürlich in Striche verwandelt, weil man nicht nach einzelnen Graden steuern konnte und eine passende Compassrose nicht vorhanden war.

Jetzt hat Herr Prof. Dr. Schilling beim Norddeutschen Lloyd eine Compassrose eingeführt, welche Jedermann willkommen sein wird. Sie ist von Nord und Süd nach Ost und West von 0 bis 90 Grad eingetheilt und sind die 8 Hauptstriche zur leichteren Orientirung beibehalten. Die Striche N. S. O. W. sind wie gewöhnlich dunkel gehalten, dagegen die Striche NO., SW., NW. und SO. hell schattirt. Die 10° Striche sind ziemlich gross und mit den Zahlen 10, 20, 30 usw. deutlich markirt, die 5° Striche sind bedeutend kleiner und ohne Zahlen.

Diese Compassrosen sind durch das nautische Institut des Herrn W. Ludolph in Bremerhaven hergestellt und wie schon erwähnt, auf Dampfern des Norddeutschen Lloyd im Gebrauch.

Da diese Gradeintheilung auch zu klein ist, um ohne weiteres darnach steuern zu können, so brachte man nach dem Vorbilde englischer Linien ein Vergrösserungsglas daran an, was sich ziemlich gut bewährte, doch die Einrichtung bedurfte eine andere Verbesserung und wurde diese durch einen verstellbaren Steuerstrich von Capt. H. Bruns hergestellt.

Der verstellbare Steuerstrich ist auf einer kleinen Platte gezeichnet und dient für den Steuerer als Steuerstrich. Die Platte ist in der Compasshülle angebracht und um einige Grade nach links und rechts verstellbar. An der oberen Kante ist ein kleiner Ausschnitt, um den wahren Steuerstrich und einige auf beiden Seiten desselben gezeichnete Grade sichtbar zu machen. Da nun die Platte verstellbar ist, so ist es leicht, den Steuerstrich 1—3 Grad nach links oder rechts einzustellen und den nächsten 5. oder 10° Strich hier den Steuerer als Curs aufzugeben, in Wirklichkeit steuert er dann den Grad, der gesteuert werden soll, braucht aber nicht zu suchen, denn der ihm aufgegebene Curs ist deutlich zu erkennen, weil es immer einen 5. oder 10. Gradstich ist. Um z. B. S. 87° O. zu steuern, verstellt man den verstellbaren Steuerstrich

2° nach rechts und steuert nach der Compassrose scheinbar S. 85° O., in Wirklichkeit natürlich S. 87° O., nimmt die Missweisung um 1° zu oder ab und man will S. 88° O. fahren, so rückt man den Steuerstrich 2° links vom Wahren und steuert Ost.

Gewöhnlich hat man ausser den Steuercompass einen Regelcompass und stellt den Steuercompass darnach ein, wenn beim Regelcompass der gewünschte Curs anliegt. Irrthümer können mit den verstellbaren Steuerstrich nicht vorkommen, weil nach dem Regelcompass der Curs aufgegeben und nach dem Steuercompass gesteuert wird, also dieselben verglichen werden, ob es recht anliegt.

Dieser verstellbare Steuerstrich ist nicht allein für die Gradrose, sondern auch für jede Strichrose, auf welcher die Grade verzeichnet sind, brauchbar. Natürlich kann man dann nicht auf 5 und 10 Gradstrichen, sondern muss auf ganzen, halben oder viertel Strichen steuern: aber die leichtere Arbeit der Gradrechnung bleibt und die Verwandlung von Graden in Striche und umgekehrt, fällt fort. Man würde hierbei den verstellbaren Steuerstrich auf den zunächstliegenden sichtbaren Compassstrich einstellen und darnach steuern.

Dieser verstellbare Steuerstrich ist in verschiedenen Ländern zum Patent angemeldet.

B.

Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1899.

Allgemeine Geschäftslage. Die wirtschaftliche Fluthwelle, die seit dem Jahre 1894 anschwellend die gewerbliche Thätigkeit Deutschlands gehoben hat, hat sich im verflossenen Jahre nicht allein auf ihrer Höhe gehalten, sondern einen noch höheren Stand erreicht. Deutschland erntet die Früchte seiner von allgemein anerkannter Friedensliebe getragenen, weitblickenden, den Unternehmungsgeist stärkenden Politik, sowie der gründlichen Bildung seiner Bürger besonders auf wissenschaftlichem und technischem Gebiete, welche sich immer mehr als die beste Rüstung für den wirtschaftlichen Wettstreit bewährt.

Schifffahrt. Es ist wohl das deutlichste Zeichen des ausserordentlichen Aufschwunges, den der Weltverkehr in den letzten fünf Jahren erfahren hat, dass trotz der bisher unerreichten Vermehrung der Handelsflotten, von denen eine ruinöse Gestaltung der Frachten befürchtet wurde, diese eine steigende Bewegung einschlagen konnten und sich mehrfach Knappheit an verfügbarem Schiffsraum geltend machte. Die Frachten waren allerdings in diesem Jahre keineswegs überall so günstig wie im vorhergehenden. Es wirken da so manche schwer zu übersehende Factoren zusammen, dass — wie einerseits die starke Vermehrung der Schiffsräume keinen erheblichen Druck ausgeübt hat — andererseits die Aufnahme von 850 000 Tons durch die britische Regierung für Kriegstransporte nach Südafrika seit dem Beginn des Krieges nicht die vielfach erwartete grosse Steigerung bewirkt hat. Kleine Ernten in Südrussland und in Indien, sowie die Abnahme des Geschäfts nach Südafrika scheinen ihre neutralisirende Wirkung geübt zu haben.

Die deutsche Rhederei hat ihren Antheil am Weltverkehr wiederum vergrössert und dehnt nicht allein den Verkehr der heimischen Häfen mit allen Theilen der Erde weiter aus, sondern theiligt sich auch in steigendem Maasse am Verkehr fremder Länder untereinander. Die aufstrebende Bewegung der hamburgischen Rhederei tritt in den Capitalserhöhungen einer Reihe hiesiger Actien-Rhedereien, und zwar sowohl solcher, die regelmässige Linien unterhalten, als auch solcher, die sich mit freier Frachtfahrt beschäftigen, zu Tage; daneben haben auch manche Privatrhedereien ihren Betrieb ausgedehnt und sind neue entstanden. Der Stand der Frachten hat auch den Betrieb der Segelschiffe wieder rentabel gemacht, und bei dem verhältnissmässig niedrigen Preise, zu dem derartige Schiffe am Markte waren, haben sowohl Hamburg wie Bremen ihre Seglerflotte, wenigstens dem Raumgehalt nach, nicht unerheblich erhöht. Bemerkenswerth ist jedoch, dass während der letzten zwei Jahre weder in England noch in Deutschland ein für grosse Fahrt bestimmtes Segelschiff vom Stapel gelassen worden ist, ein Zeichen, dass auch bei dem heutigen Stande der Frachten der hohe Anschaffungswerth der Neubauten keine angemessene Verzinsung verspricht. Im Küstenverkehr hat die Leichtererschiffahrt einen mächtigen Aufschwung genommen, aber auch der Bestand an kleinen Segelschiffen hat sich dank der Erweiterung ihres Thätigkeitsgebietes durch den Kaiser Wilhelm-Canal gehoben. Durch eine Vereinigung der Schiffer ist dem übermässigen Drucke der Frachten, zunächst im unterelbischen Verkehr, entgegengewirkt; eine weitere Ausdehnung der Vereinigung ist geplant. Die Hamburgische Flotte hat sich in diesem Jahr von 295 Seglern mit 216 935 N.-R.-T. und 396 Dampfern mit 548 701 N.-R.-T. auf 289 Segler mit 219 310 N.-R.-T. und 436 Dampfer mit 637 406 N.-R.-T. gehoben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass 15 bisher hier als Segelschiffe registrierte Leichter mit 3176 N.-R.-T., die von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den brasilianischen Gewässern beschäftigt werden, aus dem hiesigen Register ausgeschieden sind, weil sie unter brasilianische Flagge gebracht werden mussten. Unter den 289 Segelschiffen befinden sich 73 Leichter und 15 Vergnügungsfahrzeuge. Die Hamburgischen Hochsee-Fischereifahrzeuge sind in obigen Zahlen nicht enthalten. — Im Hamburger Hafen kamen bis Ende November 7861 Dampfer mit 6 376 779 N.-R.-T. und 4729 Segler mit 858 985 N.-R.-T., zusammen 12 590 Schiffe mit 7 235 764 N.-R.-T. an, eine Zunahme gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres um 275 Dampfer mit 319 774 N.-R.-T. und 576 Segler mit 98 644 N.-R.-T., zusammen 851 Schiffe und 418 388 N.-R.-T. Die Zahl der Segler hat erheblich stärker zugenommen als die der Dampfer; ihr durchschnittlicher Raumgehalt hat weiter, auf 181 Tons, abgenommen, in Fortsetzung der Bewegung, die seit 1895 angehalten hat, als er mit 268 Tons den höchsten Stand erreicht hatte. Es zeigt sich auch hierin die Zunahme der kleinen Segelschiffahrt. Der durchschnittliche Raumgehalt der Dampfer, der 1894 858 N.-R.-T. betrug, ist wegen der veränderten Vermessung zuerst anscheinend zurückgegangen — bis auf 758 Tons im Jahre 1896 —, seitdem aber wieder gestiegen und hat in diesem Jahre 811 Tons betragen.

Die fortschreitende Entwicklung der deutschen Rhederei ist um so erfreulicher, als die Bedeutung der Schifffahrt für die Wohlfahrt und das Ansehen der Völker immer allgemeiner anerkannt wird und überall sich das Bestreben geltend macht, die heimische Schifffahrt zu fördern. Am 1. Januar n. J. tritt die russische Verfügung in Kraft, nach der die Fahrt zwischen russischen Häfen an verschiedenen Meeren, also zwischen der Ostsee, dem Schwarzen Meere und Ostasien, als Küstenfahrt angesehen und der russischen Flagge vorbehalten wird. Ebenso haben die Vereinigten Staaten die Schifffahrt an den Küsten Cubas und Portoricos, und zwischen diesen Inseln und der

Union der heimischen Schifffahrt vorbehalten. Die japanische Rhederei tritt, durch starke Subventionen unterstützt, auch im Verkehr mit Europa als Concurrent auf. Angesichts dieser Bestrebungen anderer Nationen ist es doppelt erforderlich, dass die Entwicklung der deutschen Kriegsmarine hinter der der Handelsmarine und der überseeischen Interessen Deutschlands sowie hinter der der fremden Kriegsmarinen nicht zurückbleibe. Diesem Gedanken verlieh Seine Majestät der Kaiser, der anlässlich des Stapellaufes des ersten auf einer hamburgischen Werft gebauten Linienschiffes unsere Stadt mit seinem Besuche besehrte, in einer Rede im Rathhause bedeutsamen Ausdruck, indem er hervorhob, dass die Weltlage eine schnellere Entwicklung der deutschen Marine erfordere, als im Flottengesetze vorgesehen ist. Wir sind überzeugt, dass die Regierung für die angekündigten diesbezüglichen Anträge im deutschen Volke eine freudige und opferwillige Unterstützung finden wird.

Schiffsmeldungen per Telephon. Eine Anfrage der Kaiserlichen Ober-Postdirection, ob es empfehlenswerth sei, sog. Sonder-Schiffsmeldungen für die betreffenden Rhedereien, statt wie bisher durch besondere Boten, künftig allgemein mittels Fernsprechers, ohne Erhebung einer Extragelbühr für das Zuspreehen, zu übermitteln, hat die Handelskammer, nach Anhörung der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten, verneinend beantwortet. Die Geschäftsräume der Schiffsmakler und Rheder — wurde ausgeführt — seien nicht zu jeder Tageszeit geöffnet, und es würden telephonische Mittheilungen daher nicht immer entgegengenommen werden können. Dies sei z. B. meist während der Börsenzeit der Fall, und gerade während dieser Zeit seien die eintreffenden Schiffsmeldungen, wenn sie durch Boten den an der Börse befindlichen Interessenten zugestellt würden, von grosser Wichtigkeit.

Signalstation in Cuxhaven. Im Laufe des Jahres haben Verhandlungen wegen Errichtung einer Signalstation in Cuxhaven stattgefunden, welche hoffen lassen, dass wesentliche Verbesserungen in dem Schiffsmeldewesen, das z. Zt. zu manchen Klagen Anlass giebt, sich werden erzielen lassen. Die Erfindung der Telegraphie ohne Draht eröffnet die Aussicht auf weitere Fortschritte auf diesem Gebiete.

Dortmund-Ems-Canal. Am 11. August ist in Gegenwart Seiner Majestät des Kaisers der Dortmund-Ems-Canal eröffnet worden. Entgegen den weitverbreiteten geringschätzenden Ansichten über die Bedeutung dieses neuen Wasserweges hat sich auf demselben von Anfang an ein nicht unerheblicher Verkehr entwickelt, der zweifellos einen bedeutenden Aufschwung nehmen wird, wenn nicht durch den Rhein-Elbe-Canal seine Ablenkung nach anderen Wasserstrassen, insbesondere dem Rhein, erfolgt. Eine hiesige Leichter-Gesellschaft hat einen 14tägigen Dienst zwischen Hamburg und Emden eröffnet, den sie binnen kurzem zu einem achtägigen ausgestalten wird; die Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigt, mit einem Theil ihrer Schiffe Emden anzulaufen, nachdem der Hafen durch die im Gange befindlichen Arbeiten die erforderliche Tiefe erhalten haben wird. Seine volle Bedeutung wird dieser Canal allerdings erst erlangen können, wenn er so ausgebaut wird, dass Seeleichter die Waaren ohne Umladung bis ins Herz des Industriegebietes bringen oder von dort nach der ganzen deutschen Küste und den Ostseeländern befördern können.

Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Wohl selten hat eine Frage wirtschaftlicher Zweckmässigkeit das allgemeine Interesse so lebhaft erregt und eine so grosse politische Bedeutung erlangt wie die Vorlage wegen des Rhein-Weser-Elbe-Canals, die nach langen und ausserordentlich lebhaften Erörterungen am 19. August mit 235 gegen 147 Stimmen vom preussischen Abgeordnetenhaus abgelehnt worden ist. Wir sind durch unsere, bereits in früheren Jahresberichten gekennzeichnete Stellung gegen das Projekt mit manchen unserer wirtschaftlichen Freunde in Gegensatz gerathen und haben zum Theil lebhafteste Anfeindungen erfahren. Wir bedauern das, können deshalb

aber nicht mit unserer Ueberzeugung zurückhalten, die durch die Vorlage selbst und durch die stattgehabten Erörterungen noch bestärkt worden ist.

Wir sind gegen den Canal, nicht nur weil wir — wie uns häufig vorgeworfen wird — von ihm eine theilweise Ablenkung des Verkehrs von Hamburg nach anderen deutschen Häfen befürchten, wie sie allerdings von denen selbst angenommen und von Handelsvertretungen der Oberelbe begrüsst wird, die einen Vortheil darin erblicken, einen zweiten Ausweg für ihren Verkehr mit der See zu bekommen. Hier aber steht die ausserordentliche Stärkung in Frage, die der Canal, und insbesondere sein westlicher Abschnitt, den ausländischen Rheinhäfen bietet, die dann für den Verkehr mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet einen weiteren grossen Vorsprung vor den deutschen Häfen gewinnen würden, gegen den auch die Erleichterung, die Bremen vom Canal im Verkehr mit diesem Gebiete erwartet, weit zurücktritt. Das starke Anwachsen Rotterdams im letzten Jahrzehnt zeigt sich nicht nur in der Statistik, sondern macht sich auch im hiesigen Handel bemerkbar. Wir glauben nicht, dass es im deutschen Interesse liegt, wenn, zumal in einer Zeit, in der die See-Interessen und die Seehandelsmacht eine erheblich gesteigerte Bedeutung gewinnen, durch eine deutsche Veranstaltung die Stellung als erste Handelsstadt des Continents der deutschen Stadt genommen und einer holländischen oder belgischen zugewandt wird. Die von einigen Canalfreunden vertretene Annahme, ein Theil des oberrheinischen Verkehrs werde durch den Dortmund-Ems-Canal nach Emden abgelenkt werden, wird sich schwerlich bewahrheiten.

Die Vorlage betont als einen Hauptzweck des Canals die bessere Verbindung zwischen dem Osten und dem Westen Deutschlands bzw. Proussons. Dieses Ziel halten auch wir für ein ausserordentliches erstrebenswerthes; durch den Mittellandcanal kann es aber nicht erreicht werden. Ein intensiveres wirtschaftliches Leben im Osten wird immer von dessen geschichtlich und geographisch gegebenen Verkehrsmittelpunkten, den Seestädten, ausgehen müssen, und in der Verbindung zwischen diesen und dem Westen kann nach Herstellung des Kaiser Wilhelms-Canals kein Binnenlands-Canal es mit dem Meere aufnehmen. Dies würde auch dann zutreffen, wenn nicht der Canal tief und schmal, die Elbe und die östlichen Wasserstrassen flach und breit wären, sodass beim Uebergange von den Wasserstrassen der einen auf die der anderen Art Umleichterungen vorgenommen werden müssen oder nur Fahrzeuge benutzt werden können, die an Tiefe und Breite den kleinsten Dimensionen aller in Frage kommenden Wasserstrassen entsprechen und deshalb unrentabel sind. Wie die Verhältnisse liegen, wird der Mittellandcanal nur eine eng begrenzte Bedeutung für den Verkehr der direct von ihm berührten Gebiete, und darüber hinaus für den Verkehr Rheinland-Westfalens mit Berlin haben. Die Erfüllung der anfänglich von Berlin als Bedingung für die Betheiligung an der Garantieleistung gestellten Forderung, dass die Wasserstrasse von Berlin bis zum Canal auf die Tiefe desselben ausgebaut werde, kann nach Herstellung des Canals nur eine Frage der Zeit sein. Die gleiche Vertiefung der sämtlichen östlichen Wasserstrassen kann aber der Kosten wegen wohl nicht in Frage kommen.

Sollte aber trotz aller Bedenken die Ausführung dieses Canals beschlossen werden, so ist, um die Stellung Hamburgs gegenüber den deutschen, namentlich aber gegenüber den ausländischen Konkurrenzhäfen aufrecht zu erhalten, die von uns bereits vor zehn Jahren dringend befürwortete Vertiefung der Elbe von Magdeburg abwärts auf das ohne Canalisierung irgend erreichbare Mass, also von 0,91 m auf etwa 1,25 m bei niedrigstem Wasserstande, um so mehr erforderlich. Wir haben unsere Behörden nachdrücklich ersucht, sich in dieser Richtung baldmöglichst mit den anderen betheiligten Bundesregierungen in Verbindung zu setzen.

Kaiser Wilhelm-Kanal. Ueber die Gebührenordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal haben auch in diesem Jahre wiederholt Erörterungen stattgefunden. Es handelte sich dabei, wie im vorigen Jahre berichtet, vorwiegend um die Frage, ob eine Abstufung des Tarifs je nach den Herkunfts- oder Bestimmungs- hafen der Schiffe stattfinden solle. Dies wurde von verschiedenen Seiten in Rücksicht auf die vorwiegende Betheiligung der Elbhäfen am Kanalverkehr befürwortet, während die für die Differenzirung gemachten Vorschläge je nach den verschiedenen Interessen erheblich von einander abwichen. Der Deutsche Nautische Verein einigte sich nach eingehenden Berathungen auf den schon in unserem letzten Bericht gemachten Vorschlag, die Festsetzung des Tarifs noch für eine weitere Frist Kaiserlicher Verordnung zu überlassen. Ein entsprechender Gesetzentwurf, der diese Frist auf drei Jahre — bis zum 30. September 1902 — festsetzte, wurde vom Reichstage angenommen. Später fand im Reichsamt des Innern eine Berathung mit Sachverständigen statt, in der ausser der oben erwähnten Differenzirung der Abgaben auch ein Vorschlag auf Erhöhung derselben für Leichterfahrzeuge zur Sprache kam. Die Ermässigung der Abgaben für die von entfernteren Häfen kommenden Schiffe würde, abgesehen von den mit der Differenzirung verbundenen Schwierigkeiten der Abfertigung, für das finanzielle Ertragniss nachtheilig sein. Da, wie regierungsseitig anerkannt wurde, der Verkehr der Nordseehäfen bis zum Rhein mit der Ostsee schon ganz überwiegend für den Kanal gewonnen ist und es mit jedem Jahre mehr wird, so würde die Ermässigung für einen Theil dieses Verkehrs einen Einnahme-Ausfall bedingen, für den die durch die Ermässigung bewirkte Heranziehung neuen Verkehrs aus dem Aermel-Canal und von englischen Häfen schwerlich einen Ersatz bieten würde. Volkswirtschaftliche Gründe dürften kaum für die Besserstellung der ausländischen Häfen gegenüber den deutschen sprechen. Die Mehrbelastung der Leichter wurde einestheils damit begründet, dass sie, da die Fahrt um Skagen für sie ausgeschlossen ist, sich der höheren Abgabe nicht entziehen könnten, eine Auffassung, die abgesehen von ihrer Bedenklichkeit vom Standpunkte der Gerechtigkeit aus, sich deshalb als irrig erweisen würde, weil eine solche Mehrbelastung den Leichterverkehr zwischen Nord- und Ostsee unterbinden würde. Andererseits traten die Vertreter der kleinen Küstenfahrer und der Ostsee-Rhederei für die Mehrbelastung der Leichter-Schiffahrt ein, die ihnen eine überlegene Konkurrenz mache. Dies ist hinsichtlich der kleinen Küstenfahrer, wie ihre neuerliche Zunahme zeigt, nur in beschränktem Maasse der Fall. Soweit es aber zutrifft, würde der Versuch, eine vollkommenere Betriebsart durch staatliche Maassnahmen zurückzuhalten — wie wir bei verschiedenen Gelegenheiten betont haben — höchst verkehrt sein und in diesem Falle insbesondere mit den Zielen im Widerspruche stehen, zu deren Erreichung der Kaiser Wilhelm-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanal gebaut worden sind. Unter dem jetzigen Tarif haben sich der Kanalverkehr wie auch die Kanal-Einnahmen ausserordentlich günstig entwickelt, so dass in wenigen Jahren die Deckung der Betriebskosten durch die Einnahmen in Aussicht zu nehmen ist, zumal wenn es, wie zu hoffen, gelingt, in der einen oder anderen Weise die aus dem Schleppbetriebe für die Canalverwaltung sich ergebenden Verluste zu verringern. Unter diesen Umständen können wir nur von jeder Aenderung des Tarifs abrathen.

Heimschaffungsgesetz. Zum Heimschaffungsgesetz, an dessen Revision, zusammen mit derjenigen der Seemannsordnung, schon lange gearbeitet wird, ist vorgeschlagen worden, die deutschen Schiffe zu verpflichten, auf consularische Anordnung auch straffällige Seeleute vom Auslande nach Deutschland zu befördern. Wir haben dem unter den vorgesehenen Bedingungen, welche den hinsichtlich solcher Transporte obwaltenden Bedenken im übrigen Rechnung tragen, in

der Voraussetzung zugestimmt, dass den Capitänen wegen Entweichung von Gefangenen keine Ungelegenheiten bereitet werden, wenn sie hinsichtlich deren Bewachung die ordnungsmässige Sorgfalt beobachtet haben. — Dagegen sind wir der Ansicht, dass die Schiffe nicht verpflichtet werden können, deutsche Hüftsbedürftige, die nicht dem Seemannsstande angehören, ohne volle Entschädigung in die Heimath zurückzubefördern, wie ihnen nicht selten zugemuthet wird. Es ist fraglich, ob für das Reich eine rechtliche oder auch nur moralische Verpflichtung zur Fürsorge für seine ins Ausland gegangenen Angehörigen obliegt. Will das Reich aber solche Fürsorge ausüben, so muss es auch die entstehenden Kosten tragen und kann nicht einen Theil auf die Rhederei abwälzen, die an den fraglichen Personen keinerlei Interesse hat, wie es bei den Seeleuten allenfalls für sie vorliegt. — Wiederholt haben wir befürwortet, im Heimschaffungsgesetz eine klare Bestimmung des Inhalts aufzunehmen, dass der die Zurückbeförderung ausführenden Rhederei über die staatlich zu gewährenden Vergütungssätze hinaus ein Anspruch gegen die zur Zurückbeförderung des Seemanns auf Grund der Seemannsordnung verpflichtete Rhederei bis zum Betrage des gewöhnlichen Ueberfahrtspreises für Personen gleicher Stellung zusteht.

(Sodann beschäftigt sich der Bericht mit dem vom Reichstage angenommenen **«Flaggengesetz»**. Die darauf bezüglichen Bemerkungen decken sich mit früheren in der **«Hansa»** gemachten. D. R.)

Heimathshafen. Bisher wurden die Begriffe **«Heimathshafen»** und **«Registerhafen»** in practischer Hinsicht als gleichbedeutend betrachtet. Die präcisere Definition des ersteren Begriffs im neuen Handelsgesetzbuche hat einen scharfen Unterschied zwischen beiden geschaffen. Jetzt kann ein deutsches Schiff einen ausländischen Heimathshafen haben und der Schutz, den § 488 des Handelsgesetzbuches dem Gläubiger des Rheders geben will, indem er vorschreibt, dass letzterer als solcher wegen jeden Anspruchs vor dem Gerichte des Heimathshafens belangt werden kann, versagt gerade in den Fällen, in denen er bedeutungsvoll wird, wenn nämlich der Rheder im Auslande wohnt und von einem ausländischen Hafen aus die Schiffahrt betreibt. Diese dem Bewusstsein der betheiligten Kreise fremde Unterscheidung ist unzweckmässig und bei der anscheinend geringfügigen Aenderung der Definition des Heimathshafens wohl in ihrer Tragweite nicht völlig übersehen worden. Wir würden es richtig halten, als Heimathshafen den Hafen zu bezeichnen, in dem das Schiff registrirt ist, oder — da für die verschiedene Regelung der Rechtsverhältnisse, je nachdem das Schiff sich im Heimathshafen oder aussserhalb desselben befindet, bei den heutigen Verhältnissen kein Grund mehr vorliegt — diesen Begriff ganz zu beseitigen. Eine bezügliche Aenderung des Handelsgesetzbuches, etwa zugleich mit den anlässlich der Revision der Seemannsordnung vorzunehmenden, wäre entschieden wünschenswerth.

Rheder-Haftung. Der diesjähr., in London abgehaltene Congress des Comité Maritime International war vornehmlich dem Versuche gewidmet, einen Ausgleich zwischen dem engl. Recht und demjenigen der anderen Staaten hinsichtlich der Haftung des Rheders herbeizuführen. Das Ergebniss, zu dem man gelangte, dass dem in Anspruch genommenen Rheder das Wahlrecht zustehen solle, ob er nach continentalem Recht, also mit Schiff und Fracht, oder nach englischen, also mit 8 bzw. 15 £ per Ton, haften wolle, wird als ein befriedigendes kaum bezeichnet werden können und daher der practischen Lösung der Frage nicht wesentlich näher bringen. Es ist daher der Vorschlag gemacht worden, die Haftung der Rheder für durch Verschulden ihrer Angestellten herbeigeführte Collisionen ganz zu beseitigen. Diese Haftung steht im Widerspruch mit den im Bürgerlichen Gesetzbuche aufgestellten und in den meisten anderen Staaten geltenden allgemeinen Grundsätzen über die Haftung des Geschäftsherrn für Verschulden seiner Ange-

stellten. Sie ist unbillig gegen den Rheder und unpractisch, weil das Verschulden und der Grad desselben auf der einen oder der anderen Seite selten mit genügender Sicherheit festzustellen ist und die Entscheidungen über Collisionsprozesse daher vielfach den Stempel des Zufälligen tragen. Die Beseitigung der Haftung ist für die durch die Collision Geschädigten von geringer Bedeutung, weil sie mit verschwindenden Ausnahmen gegen diese Gefahr stets versichert sind; für die Versicherer aber ist sie practisch, weil sich für sie das Risiko ausgleicht, und sie dadurch die vielen Weiterungen und Kosten der gewöhnlich durch alle Instanzen durchgeführten Collisionsprozesse sparen. Die Besorgniss, dass wegen des Fortfalls der Rheder-Haftung die Sorgfalt in der Navigirung nachlassen könne, ist nicht begründet; dem steht das eigene Pflichtgefühl und das Bestreben der Capitane entgegen, dem grossen Vertrauen, das ihre Rhedereien ihnen schenken, zu entsprechen, abgesehen von den schweren Nachtheilen und Strafen, die ihnen seitens des Seeamts und des Strafrichters drohen. Der Vorschlag, der wegen des Bruches mit den gewohnten Anschauungen viel Widerspruch fand, gewinnt neuerdings, namentlich unter den Rhedern und Versicherern wegen der Vereinfachung, die er herbeiführen würde, immer mehr Anhänger.

Schiedsgericht für Collisionssachen. Einstweilen haben wir zu thunlicher Vereinfachung der Erledigung von Collisionssachen ein Regulativ für das »Hamburger Schiedsgericht für Collisionssachen« erlassen, nach welchem die Handelskammer in jedem Fall einen Juristen als Vorsitzenden, und dieser aus der von der Handelskammer aufgestellten Beisitzerliste vier Beisitzer wählt. Zwei bisher zur Entscheidung gekommene Fälle haben die Zweckmässigkeit dieser Einrichtung bewiesen.

Navigationsschule. Am 10. Oktober v. J. hat die hiesige Navigationsschule, die älteste Anstalt dieser Art in Deutschland, ihr 150jähriges Bestehen gefeiert. Sie hat es sich stets angelegen sein lassen, den Geist seemannischer Tüchtigkeit in ihren Zöglingen auszubilden, und hat das Ihrige zu dem guten Rufe beigetragen, dessen sich die deutschen Seeleute in der ganzen Welt erfreuen. Den gesteigerten Ansprüchen der neueren Zeit ist sie immer gerecht geworden. Jetzt werden ihr die Räume im Seemannshaus zu eng, sodass die Herstellung eines eigenen Gebäudes für sie in Aussicht genommen ist.

Maschinenprüfungen. Die Fortschritte im Schiff- und Maschinenbau, die immer zunehmende Grösse und Complicirtheit der Maschinen, stellen auch immer höhere Anforderungen an die Maschinenisten. Der Deutsche Nautische Verein hat sich in diesem Jahre eingehend mit der Frage der Vorschriften für die Maschinenistenprüfungen beschäftigt, wobei von den hiesigen Rhedereien grosser Werth auf die Aufrechterhaltung der Trennung zwischen den Maschinenisten I. und II. Classe einerseits und denen 3. und 4. Classe andererseits gelegt ist, um die theoretische Bildung und thunlichst auch die sociale Stellung der zur Leitung der Maschinen auf grossen Dampfern berufenen Maschinenisten der ersten Kategorie zu heben.

Technikum. Den erhöhten Anforderungen des Schiff- und Maschinenbaues und des Betriebes der Schiffsmaschinen sucht die hiesige Gewerbeschule nach Kräften zu entsprechen. Schon seit Jahren hat sie zweijährige Curse für Schiffbau, Maschinenbau und Electrotechnik besessen. An diese ist nunmehr ein einjähriger Cursus für Schiffsmaschinenbau angeschlossen, der nicht nur die Ausbildung zu Constructeuren in diesem Zweig anstrebt, sondern namentlich auch dazu bestimmt ist, den technischen Aufsichtsorganen für die grösseren Rhedereien und den Obermaschinenisten für die modernen grossen Passagierdampfer die wünschenswerthe tiefere theoretische Ausbildung zu vermitteln, wobei auf Maschinenisten I. Classe, welche keinen der obengenannten Curse im Maschinen- und Schiffsmaschinenbau durchgemacht haben, besondere Rücksicht genommen

wird. Erfreulicherweise ist es gelungen, für die Specialfächer im Schiffsmaschinenbau- und Betrieb eine sehr geeignete Lehrkraft mit reichen practischen Erfahrungen zu gewinnen. — Die hier genannten vier Curse sind seit dem 1. November d. J. unter dem Namen »Technikum« zusammengefasst worden.

Schulschiffe. In Folge der starken Zunahme der deutschen Kriegs- und Handelsmarine und des gleichzeitigen Rückganges der Segelschiffahrt macht sich der Mangel an tüchtigen deutschen Matrosen und auch an Steuerleuten immer mehr fühlbar. Allseitig wird in nautischen Kreisen die Ansicht getheilt, dass zur Heranbildung eines Nachwuchses an deutschen Seelenten Veranstaltungen getroffen werden müssen. Unter Betheiligung Hamburger Schiffahrtskreise hat sich der Deutsche Schulschiff-Verein gebildet, welcher junge Leute auf in Fahrt zu setzenden Segelschiffen practisch ausbilden will.

Heuerstelle. Die Heuerstelle des Vereins Hamburger Rheder arbeitet nach wie vor zu allseitiger Befriedigung. Allerdings haben die Gebühren-Einnahmen wegen der grossen Zahl der kostenfreien Wiederanmusterungen bei derselben Rhederei und wegen der neuerdings in Aufnahme gekommenen Jahresmusterungen die Kosten nicht gedeckt, so dass ein grösserer Theil derselben durch Beiträge der theilnehmenden Rhedereien hat aufgebracht werden müssen. Es ist zu wünschen, dass die der Einrichtung noch ferngebliebenen Rhedereien sich ihr mehr und mehr anschliessen.

Arbeitsnachweis für die Stauerreibetriebe. Der Arbeitsnachweis für die Stauerreibetriebe ist, nachdem die erforderlichen Räumlichkeiten auf den vom Staate kostenfrei bergebenen Plätzen fertiggestellt waren, im Januar v. J. eröffnet worden. In der Ausführung der Einrichtung haben sich, wie vorauszusehen war, manche Schwierigkeiten ergeben, namentlich nach der Richtung, dass vielfach noch Stauerleute ausserhalb des Arbeitsnachweises angenommen werden. Hoffentlich gelingt es den fortgesetzten und eifrigen Bemühungen der aus je einem Vertreter des Vereins der Rheder, der Schiffsmakler und der Stauer bestehenden Aufsichtskommission, diese Schwierigkeiten bald zu überwinden. Die aus je einem Vertreter der genannten Vereine und drei Arbeitern bestehende Beschwerdekommision hat zweimal getagt; ihre Verhandlungen haben einen befriedigenden Verlauf genommen.

Hafenanlagen. Die Arbeiten an den beiden grossen Seeschiffshäfen und dem Flussschiffshafen auf Kuhwärder schreiten rüstig vorwärts. — Der Sammelschuppen für im freien Strom zu verladende Ausfuhrsgüter am Magdeburgerhafen ist fertiggestellt und sofort voll benutzt worden. — Der in diesem Jahre fertiggestellte letzte Schuppen am Versmannquai ist für das Obst- und Südfruchtgeschäft voll in Anspruch genommen, welches letzteres nach Beseitigung der durch das Handelsverhältniss zu Spanien ihm seit 1891 bereiteten Behinderungen einen ferneren Aufschwung zu nehmen verspricht. — Der Schuppen am Segelschiffsquai und der Mittelschuppen am O'Swaldquai sind in der Ausführung begriffen. Damit sind, da der Afrika- und Australiaquai für den Kohlen- und sonstigen Freilade-Verkehr reservirt sind und am Indiaquai eine grosse Cokesfabrik hergestellt wird, die ihrer Vollendung entgegengeht, alle verfügbaren Quairecken ausgenutzt. Die durch die Ueborsiedelung der Hamburg-Amerika-Linie nach ihrem Kuhwärderhafen frei werdenden Quaischuppen werden, wenigstens zum Theil, durch andere Schiffe, auch Segelschiffe, in Anspruch genommen werden; dem auch für diese, bei den Verhandlungen über die Löschornung wieder lebhaft hervorgetretenen Wünsche nach Quai-Entlösung konnte bisher wegen Platzmangels nicht entsprochen werden. Wir haben daher wiederholt befürwortet, durch Erbauung einer Quaimauer am Bremor Ufer den Platz für weitere Quaischuppen vorzubereiten. — Verhandlungen über die Unzulänglichkeit der Zollabfertigungsstelle Entenwärder haben die Nothwendigkeit der Errichtung einer neuen Zollabfertigungsstelle an dem zwischen dem Veddelkanal und den

Peute-Canälen herzustellenden Verbindungskanal ergeben, den wir schon seit mehreren Jahren zwecks Schaffung einer direkten Verbindung zwischen den Kuhlärder-Häfen und der Oberelbe empfohlen haben. — Der Ausnahme-Schuppen für mit der Bahn aus dem südelbischen Freifahengebiet zu versendendes Stückgut ist dem Betriebe übergeben worden und hat eine erheblich stärkere Benutzung gefunden, als angenommen worden war. Bei der zunehmenden Ausbildung der Geleisanlagen im südlichen Freifahengebiet und dem zunehmenden Verkehr daselbst macht sich auch das Bedürfniss nach Herstellung eines Ausgabe-Schuppens für mit der Bahn aus dem Binnenlande ankommendes Stückgut geltend. Die baldige, nur geringen Kostenaufwand erfordernde Befriedigung dieses Bedürfnisses ist zu erhoffen. — Im städtischen Freifahengebiet sind auf dem bisher zum Zollgebiet gebörenden östlichen Theile der Wandrahmsinsel die dort vorhandenen Gebäude grösstentheils niedergelegt. An dem Bau der neuen Zollabfertigungs-Gebäude wird eifrig gearbeitet. — Nachdem mit dem Ausbau der Kuhlärder-Häfen der Hauptsache nach über das südelbische Freifahengebiet verfügt worden ist, ist zu erwägen, ob nicht die dort vorhandenen Anlagen zweckmässiger ausgestaltet werden könnten, um möglichst lange die Nothwendigkeit hintanzuhalten, mit den Verkehrsanlagen über den Köhlbrand hinauszugehen. Unseres Erachtens muss dabei in erster Linie auf den Seeschiffsverkehr, dann auf den Flussschiffsverkehr und die Waarenlagerung Rücksicht genommen werden; für die meisten industriellen Anlagen ist, wie sich die Verhältnisse gestaltet haben, die Lage im Freihafen von untergeordneter Bedeutung; ihnen kommt es überwiegend auf die Lage am tiefen Wasser an, wie sie sich ihnen an verschiedenen Stellen des benachbarten Zollgebiets, auf dem zu diesem Zwecke durch einen Canal aufgeschlossenen und mit Geleisverbindung ausgestatteten Neuhof, bietet. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, ist angeregt worden, in den, seiner dreieckigen Gestalt wegen zu Schiffs Liegeplätzen nur ungünstig auszunutzenden Hansahafen Ladebühnen für den Kohlen- und sonstigen Freiladeverkehr einzubauen, um dadurch den Afrika- und Australiaquai für Schuppenanlagen frei zu bekommen. Ferner könnten nach Verlegung des Petroleumhafens weiter elbabwärts und nach entsprechender Umgestaltung der an seinen beiden Seiten liegenden Landzungen der jetzige Petroleumhafen und der Grenzcanal zu Quaihöfen ausgebaut werden, deren Ufer für grosse Schuppenbauten Platz bieten würden. Das südlich vom Veddelcanal im Freihafen befindliche Dreieck könnte zu einem grossen Flussschiffshafen ausgestaltet und dann vielleicht später der Flussschiffshafen auf Kuhlärder in einen Seeschiffshafen umgewandelt werden.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 29. December wurde auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der Stapellauf eines für die Hamburg-Amerika-Linie dort im Bau befindlichen Dampfers, Stapelnummer 195, vorgenommen und ging sehr glücklich von statten. Das Schiff erhielt den Namen »Sambia«. Die grössten Abmessungen des Dampfers sind: Länge 415', Breite 50' 2", Tiefe 31' 4" englisch. Die »Sambia« ist bestimmt für die Hamburg-Ostasien-Fahrt. Die zur Zeit sehr stark beschäftigte obige Werft hat noch bis Ende Juni 1901 Aufträge zu erledigen, die einen Tonnengehalt von ca. 50 000 Brutto-Registertons repräsentiren, davon 3 Dampfer für die Hamburg-Amerika-Linie, 1 Dampfer für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffs-Gesellschaft, 4 Dampfer für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, 1 Dampfer für die Dampfschiffs-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, hauptsächlich grössere Frachtdampfer sowie ein kleiner Passagierdampfer für Aarøs (Dänemark).

Probefahrt. Am 31. December v. J. machte der für Hru. A. Kirsten, Hamburg, auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, fertiggestellte neue Dampfer »Bianca« seine Probefahrt, die zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Die Dimensionen sind: Länge 244', grösste Breite 36', Tragfähigkeit mit Bunker bei 17' engl. Tiefgang 2100 T. Eine Triple-Expansions-Maschine von 600 ind. Pferdestärken giebt dem Schiffe betaden eine Fahrt von 8 $\frac{1}{4}$ Knoten in der Stunde.

Vermischtes.

† **Capitän W. Jagemann**, Führer des Hamburger Dampfers »Louise« der Firma Carl Hirschberg, ist am 29. December in Buenos Ayres gestorben. Der Dahingeeschiedene ist ein geborener Hamburger, welcher sich in den Kreisen seiner Berufsgenossen sowohl wie seiner Rhederei (früher fuhr er für die Packtfahrt) einer allgemeinen Achtung und Beliebtheit erfreute.

Deutsche Karten für deutsche Schiffe! In allernächster Zeit beginnen im Reichstage die Verhandlungen über die neue Flottenvermehrung. Es dürfte damit der geeignetste Zeitpunkt gekommen sein, auf einen von allen Schifffahrttreibenden schwer empfundenen Mangel, an dem Kriegs- und Handelsflotte in gleicher Weise kranken, hinzuweisen. Dieser Mangel ist die Ausrüstung der deutschen Schiffe mit Seekarten.

Vom Reichs-Marineamt werden bisher nur Seekarten der Nord- und Ostseeküste, ferner einige Karten unserer Colonien und endlich noch einige Pläne exotischer Gegenden, welche letztere jedoch für die Schifffahrt nur von geringem Werthe sind, veröffentlicht. Um die deutschen Schiffe jedoch für den gesammten übrigen Weltverkehr mit Seekarten auszurüsten, sind wir leider ganz und gar auf das Ausland, hauptsächlich auf England, angewiesen.

Es ist ein niederdrückendes Gefühl, das den deutschen Seefahrer überkommt, wenn er, um sich für seine grösseren Reisen über das Weltmeer mit Karten auszurüsten, die Kartenverzeichnisse der verschiedenen schifffahrttreibenden Nationen studirt. Dem englischen und dem französischen Cataloge mit ihren etwa je 3000 Nummern gegenüber nimmt sich das amtliche deutsche Verzeichniss mit seinen knapp 150 Nummern ausserordentlich dürftig aus. Alles was der Schiffer aus diesem Verzeichnisse für seine Reise auswählen kann, ist vielleicht ein halbes Dutzend Karten unserer heimischen Gewässer — für alles übrige Kartenmaterial, das doch absolut und unumgänglich nothwendig ist, muss das Ausland sorgen.

Deutsche Wissenschaft und Thatkraft und deutscher Unternehmungsgeist haben uns glücklicherweise dahin gebracht, dass wir auf dem Gebiete des Schiffbaues und des Schiffsmaschinenbaues unabhängig und nicht mehr auf das Ausland angewiesen sind. Deutsch sind die Schiffe unserer aufblühenden Kriegsflotte vom Kiel bis zum Flaggenknopf und auch deutsch sind viele unserer prächtigsten Schiffe der Handelsflotte, um die das Ausland uns beneidet und die als beredte Vertreter der heimathlichen Leistungsfähigkeit die Weltmeere durchfurchen. Sollen nun alle diese Schiffe, die einen Werth von Milliarden darstellen, mit ihrer Kartenausstattung dauernd auf unsere lieben Vetter jenseits des Canals angewiesen bleiben, um sicher ihren Bestimmungsort erreichen zu können, und was beginnen diese Schiffe, wenn im Falle eines ersten Zerwürfnisses mit England, der Bezug der ausländischen Seekarten erschwert oder aufgehoben wird?

Man wird einwenden, dass schon im Frieden dafür gesorgt sein wird, dass genügend Kartenmaterial vorhanden ist — allein es könnte doch einmal ein nicht wieder gut zu machender

Mangel sich einstellen und es ist deshalb ein durchaus erstrebenswerthes Ziel, uns auch in Bezug auf die Seekarten unabhängig vom Auslande, auf eigenen Füßen stehend, zu wissen.

Dem Bedenken, dass, um dieses Ziel zu erreichen, eine endlose Reihe von Vermessungen nothwendig würde, wird dadurch begegnet, dass England und Frankreich fast alle neu erscheinenden Karten der übrigen seefahrenden Nationen schleunigst überarbeiten und alsdann als englische bezw. französische Karten in den Handel bringen. Weshalb sollen wir nun nicht ein Gleiches thun und unseren deutschen Schiffen auch die Karten, die sie so nothwendig brauchen, selber liefern? Viel Geld, das dafür jetzt ins Ausland wandert und für uns verloren ist, würde dadurch dem deutschen Vaterlande erhalten bleiben.

Es ist ja allerdings ein gewaltiges Stück Arbeit, das da von unserer obersten Marinebehörde zu leisten wäre, allein diese Arbeit meint, die »D. Ztg.«, würde sich ja naturgemäss auf viele Jahre vertheilen, und für den Anfang würden ja auch schon die Karten für unsere hauptsächlichsten Weltverkehrslinien mit den dazu gehörigen wichtigeren Häfen genügen. Später könnte dieses Gerippe durch weitere Karten vervollständigt werden. Haben wir deutschen Schiffer erst für die Wege des grossen Weltverkehrs deutsche Karten, dann wird es auch hoffentlich nicht mehr vorkommen, dass auf der Aus- oder Heimreise, sogar auf unseren eigenen Schiffen und in unseren eigenen Küstengewässern theilweise die englischen Karten zur Navigirung benutzt werden. Die Kosten für die Ausgestaltung unseres Seekartenwesens können bei der Reihe von Jahren, die sie in Anspruch nehmen wird, kaum ins Gewicht fallen und jedenfalls wird die verhältnissmässig winzig kleine Summe von allen Parteien des Reichstages gern und anstandslos bewilligt werden.

Die Fusion der Union- und der Castle-Line. Gegenwärtig besitzt die Union eine Dampferflotte von 25 Schiffen mit 121 037 Tonnen, alles, bis auf 4 Barkassen, Dampfer von 3000 bis über 10 000 Tonnen. Die Castle-Line verfügt über 21 Dampfer mit insgesamt 107 019 Tonnen, die sich auf Boote von 3264 bis 9700 Tonnen vertheilen. Der Werth der vereinigten Flotte würde über 3 000 000 £ betragen.

Eine Panama-Canal-Company of America hat sich in New-Jersey mit einem Capital von 30 Mill. Dollar eintragen lassen. Es ist eine durchaus amerikanische Gesellschaft, die die französischen Interessen erworben hat. Die Gesellschaft ist befugt, ihr Capital zu vervierfachen und den theilweise erbauten Panamacanal zu erweitern und zu vollenden; ferner eine Inlandsbahn wie auch Dampferlinien, Werften und Lagerhäuser in Betrieb zu setzen und über die Fertigstellung und den Betrieb des Canals mit jeder Regierung Vereinbarungen zu treffen.

Wangeroog.

Zu Wangeroog des Pfarrers Sohn
Schwitz Griechisch und Latein:
Der Pfarrer denkt: »Ich bring ihn schon
In Tertia hinein.«

Im Geiste sieht er ihn schon geh'n
Zur Kanzel im Talar,
Der Eltern Stolz, und segnend seh'n
Auf der Gemeinde Schaar.

Da rufen Wind und Wogenklang
Da ruft der Möven Schrei'n
Durch's Pfarrhaus: »Komm zum Dünenhang,
Lass Griechisch und Latein!«

Das Meer erglänzt, die Braudung schäumt,
Der Sand jagt längs den Strand;
Am Dünenhang der Knabe träumt
Vom fernen Palmenland.

Ein Schiff zieht durch die Südsee fort;
Vom Hintermarsch hoch
Ein Leichtmatrose schaut gen Nord
Und denkt an Wangeroog.

Die Zeit entrollt: als Capitän
Führt er um Kap und Riff
Bei Sonnenschein und Sturmesweh'n
Den Erdball rund sein Schiff.

Doch ob es am Atoll sich schwingt,
Ob bei Nowyorks Gewog,
In seiner Seele Tiefen klingt
Und singt es: Wangeroog!

Zu Wangeroog am Westthurm steht
Ein Seemann auf dem Strand,
Gespensterhaft vorüber weht
Im Dämmerlicht der Sand.

»Hier, Herr, lag einst des Pfarrers Haus,
Ringsum das Dorf; und dort
Der Kirchhof, — dort, in See hinaus:
Die Fluth riss alles fort!«

Emden.

Bernhard Brons.

Kleine Mittheilungen.

Die Hamburg-Amerika-Linie wird im neuen Jahre ihren ostasiatischen Dienst durch eine selbständige Frachtdampfer-Linie zwischen Hamburg und Bombay-Calcutta erweitern. Die Gesellschaft richtet ausserdem vom 1. April ab eine besondere, nur für den Zwischendecks- und Frachtverkehr bestimmte Dampfer-Linie zwischen Italien und New-York ein.

Der Norddeutsche Lloyd erwarb von der Firma Behn, Meyer & Co. in Singapore die Dampfer der sog. »Holt Linie«, die die Herren Behn, Meyer & Co. im Frühjahr d. J. von einer englischen Firma angekauft hatten. Der Norddeutsche Lloyd wird die Holt-Linie mit der vor einigen Tagen angekauften Linie der Scottish Oriental Steamship Comp. zu einer indisch-chinesischen Linie verbinden, die unter der Flagge des Nordd Lloyd betrieben werden soll.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 3. Januar. Als Mitglieder werden aufgenommen: Herr Dr. Bolte, Oberlehrer der Hamburger Navigationschule und Herr Müller, I. Officier, D. »Herodot«; zur Aufnahme vorgeschlagen sind zwei Herren. Nach Erledigung der Eingänge wird aus der »Hansa« ein Artikel verlesen, der sich mit der beabsichtigten Auslegung eines Feuerschiffs auf der Sandettie-Bank beschäftigt. Die Mitglieder begrüssen die seitens der Packetfahrt und des Lloyd getroffenen Massnahmen entsprechend ihrer Bedeutung. Sodann be-

schäftigten sich die Versammelten mit einem Artikel der „Hansa“, der Herrn Contreadmiral Aschenborn zum Verfasser hat und in dem für ein einheitliches Rudercommando eine Lanze gebrochen ist. Die Mitglieder erkennen mit dem Herrn Admiral die Unhaltbarkeit der jetzigen Zustände an und befürworten dringend eine Vereinheitlichung des Rudercommandos. Die Majorität war der Ansicht, dass ein direktes Commando, sei es das in der Kriegsmarine gebräuchliche oder das nach Rechts und Links, dann entschieden dem alten vorzuziehen sei, wenn die Aenderung international eingeführt werde. Der Verein entschied sich nach längerem Meinungsaustausch zu folgender einstimmig angenommener Resolution:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg befürwortet, dass der Verband Deutscher Seeschiffervereine den Herrn Reichskanzler ersuchen möge, bei den Regierungen anderer schiffahrttreibenden Nationen dahin vorstellig zu werden, dass ein internationales einigermässiges Rudercommando geschaffen werde, welches die Richtung nach der der Kopf des Schiffes zu drehen ist, bezeichnen soll.“

Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 28. December abgehaltenen Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 2 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. Hierauf wurde mitgeteilt, dass der Entwurf einer Seemanns-Ordnung, wie derselbe dem Reichstage abseits der Regierung zur Annahme vorgelegt werden sollte, eingegangen sei. An sonstigen Eingängen waren zu verzeichnen: diverse Zuschriften von Mitgliedern von Wennigstedt und hier. Mitgeteilt wurde ferner, dass abseits der Effecten-Versicherung des Vereins auf Gegenseitigkeit im verflossenen Jahre einige hundert Mark mehr, als im Jahre 1898, ausgezahlt seien und dass dieserhalb der den Mitgliedern in Anrechnung zu bringende Prozentsatz um $\frac{1}{10}$ % höher sei und 1,1 % betrage. Hierauf wurde über einzelne Paragraphen der neuen Seemannsordnung verhandelt und bemerkt, dass in einzelnen nebensächlichen Punkten der Entwurf zwar eine Besserung für die Schiffsmannschaft, im übrigen aber zweifellos eine Verschlechterung bedeute. Es wurde beschlossen, zu diesem Entwürfe in den General-Versammlungen des Januar nochmals eingehend Stellung zu

nehmen. Hierauf wurde auf die am Sonnabend, den 30. d. Mts., bei Pabst in Altona, stattfindende Weihnachtsfeier des Vereins aufmerksam gemacht und wies sodann der Vorsitzende darauf hin, dass dieses die letzte Versammlung, welche der Verein im alten Jahrhundert und unter seinem alten Namen abhielte. In den Wunsch, dass es dem Verein auch im neuen Jahrhundert unter neuem Namen gelingen möge, für die Interessen seiner Mitglieder kräftig und erfolgreich zu wirken, stimmten sämtliche Anwesende freudig ein und wurde dann die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Lexicon der Metall-Technik. Handbuch für alle Gewerbetreibenden und Künstler auf metallurgischem Gebiete. Enthaltend die Schilderung der Eigenschaften und der Verwerthung aller gewerblich wichtigen Metalle, deren Legirungen und Verbindungen. Unter Mitwirkung von Fachmännern redigirt von Dr. Josef Bernsch. Das Werk ist vollständig in 20 Lieferungen zu 50 Sch. Auch in zwei Halbbänden geb. à 5 Sch., oder in einem eleg. Halbfranzband geb. 12 Sch. 50 Sch. complet zu haben. (A. Hartleben's Verlag in Wien.)

Das einstimmige Urtheil berufener Fachleute über dieses nunmehr vollendet vorliegende Werk stimmt mit jenen, welche uns während des Erscheinens der einzelnen Lieferungen zugekommen sind, in allen Dingen überein. Dasselbe ist ein bis in die kleinsten Einzelheiten und unter Berücksichtigung des neuesten Standes der Wissenschaft und Technik abgefasstes Werk, in welchem Alles enthalten ist, was dem Metalltechniker im umfassendsten Sinne des Wortes an fachlichem Wissen nothwendig ist. Das Lexicon der Metall-Technik ist daher ein encyclopädisches Werk von hervorragend practischem Werthe, da es als Unicum in der Fachliteratur für jeden Metalltechniker ein in allen Fragen sicheren Aufschluss ertheilendes Handbuch bildet.

Druckfehler-Berichtigung.

No. 52 Jahrg. 1899, Seite 617 rechte Spalte Zeile 18 muss es statt „tanzt“ heissen „lenzt“.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung aus Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“

D. R. P. No. 82664 und 97570.

Vorteile:

Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.

Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.

Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endruweit“,

aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschdichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die ionige Verbindung dünner Kohlen-schichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten.

Stromabnahme funkenlos.

Widerstand und Reibung minimal.

Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen.

Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust.

Abnutzung gering.

Bedienung einfach.

Preis billig.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 2.

Hamburg, den 13. Januar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zum Wechsel des Rudercommandos. — Verhandlungen des Reichsgerichts. — Ein neues Heimschaffungsgesetz. — Jahresbericht der Deutschen Seewarte für 1898. — Schiffbau. — Seeamtsverhandlungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Büchersaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Für den Stettiner „Vulcan“ und die Hamburg-Amerika-Linie war der zehnte Januar ein recht bedeutsamer Tag. Ein Schiffbau-Kunstproduct, wie es die Welt noch nicht gesehen, das Erzeugniss jener Werft, das Eigenthum der grossen Rhederei, wurde seinem Element übergeben. Beansprucht ein solches Ereigniss schon an und für sich die Aufmerksamkeit weitester Kreise, so gewann es noch ferner an Bedeutung durch die Anwesenheit S. M. des Kaisers, dieses weitsichtigen Monarchen, der unlängst öffentlich bekundete, dem Ausbau der deutschen Flotte seine ganze grosse Thatkraft zuzuwenden. Eine kräftige Kriegsmarine leistet der Handelsflotte die sichere Gewähr, weiterer, ungetrübter Entwicklung. Auf Grund dieses Erkenntnisses war die Gegenwart des Kaisers von ganz besonderer Bedeutung. Begrüsst die Kriegsmarine im Schnelldampfer „Deutschland“ ihren grössten und wahrscheinlich auch schnellsten Auxiliarkreuzer, so die Handelsmarine ihren werthvollsten Zuwachs. Das höchste, was technischer Fortschritt auf dem Gebiete des Schiffbauwesens bisher erreicht hat, ist im Neubau »Deutschland« in anmuthiger Harmonie verkörpert. Mächtige Dimensionen, schlanke Formen, luxuriöse Passagiereinrichtungen und colossale Maschinen; mit Bezug auf Sicherheitsmaassregeln das Vollkommenste und Beste der Gegenwart. Man weiss nicht, wem die

deutsche Handelsmarine für dieses Prachtexemplar eines Schiffes dankbarer sein soll, der Werft, die es hergesellt, oder der Rhederei, die es in Auftrag gegeben. Die Stettiner Schiffbaustätte hat wie im Jahre 1897 so auch jetzt einen Beweis ihrer unübertroffenen Leistungsfähigkeit geliefert und der »very most astute chief« der grossen Hamburger Rhederei — wie »Syron und Shipping« sagt — durfte die Frucht seiner mehr als zehnjährigen, erfolgreichen Thätigkeit pflücken.

Die in No. 50 und in dieser Nummer von Herrn Admiral Aschenborn veröffentlichten Artikel, gaben zu einigen Bemerkungen Anlass. Wir stellen uns insofern ganz auf den Standpunkt des Verfassers, als er das direkte Rudercommando, also dasjenige, welches die Richtung angiebt, nach der sich der Kopf des Schiffes dreht, dem indirecten, heute auf $\frac{1}{10}$ aller deutschen Handelsschiffe gebräuchlichen, vorzieht. Auch halten wir mit dem Herrn Admiral den gegenwärtigen Zustand, wo drei verschiedene Rudercommandos Geltung haben, nicht nur für ganz unnatürlich und unhaltbar, sondern auch für verderbenbringend. Andererseits aber glauben wir, trotz dieses Zugeständnisses, die gesetzliche Einführung eines einheitlichen directen Rudercommandos so lange nicht befürworten zu müssen, als nicht wenigstens seitens der Reichsregierung der Versuch gemacht worden ist, den gegenwärtigen Wirrwarr auf internationalem Wege zu klären. Handelte es sich

darum, die Einführung eines einheitlichen Rudercommandos auf grossen Dampfer-Rhedereien zu unterstützen, wo an Bord jedes Schiffes geschulte Leute als Steuerer Dienste thun, wo junge Officiere das Steuern bewachen, so läge gar kein Bedenken vor, dem Vorschlag des Herrn Admirals unbeanstandet zuzustimmen. Anders ist es auf solchen Dampfern, die auch nicht einen Mann mehr an Bord führen, als es gerade absolut nothwendig ist.

Man vergegenwärtige sich die Lage, wenn ein solches Schiff des Nachts in einen engen, belebten Hafen geht. Der erste Steuermann steht mit seiner Wache auf der Back, der zweite am Heck. Auf der Commandobrücke befinden sich der Capitän am Telegraph, ein Mann am Ruder, der Lootse läuft hin und her: er hat das Commando. Ein Rudercommando folgt dem Andern, oft sehr schnell hintereinander. Der Lootse, ganz besonders, wenn er Engländer ist, befolgt nach dem indirecten Rudercommando. Wer soll nun jedesmal den Befehl übersetzen? Die Aufmerksamkeit des Capitäns ist auf den Telegraph und auf die Bewegungen des Schiffes überhaupt gerichtet. Er kann unmöglich auf jedes gegebene Rudercommando achten, geschweige denn jedes übersetzen. Es geht nicht. Aber trotz dieser unserer Anschauung, die sich zum Theil auf eigene Erfahrung andererseits auch auf die Aeusserung verschiedener Schiffsführer stützt, befürworten wir auf das Lebhafteste den Vorschlag des Herrn Admirals, in diesem Fachblatte öffentlich zu erklären, wie man denkt. Gehen von allen deutschen Schiffsvereinen Antworten ein, so gestatten sie in ihrer Gesamtheit eine Vorstellung von der Anschauung des deutschen Seemanns, sowie des Schifffahrtstreibenden überhaupt, zu der in Rede stehenden Frage. Die Reichsregierung kann sich denn auf dieses Material stützen, wenn sie bei den Regierungen anderer schifffahrtstreibenden Nationen vorstellig werden sollte. Ferner darf auch nicht vergessen werden, dass sich auf Veranlassung des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg, der Verband Deutscher Seeschiffvereine mit dem Thema am 16. und 17. Februar d. J. in Berlin beschäftigen wird. Wir hoffen, dass die vom Hamburger Verein gefasste Resolution auch die Zustimmung des Verbandes erhalten wird. Ist das aber der Fall, dann wird unverzüglich an den Herrn Reichskanzler eine Eingabe gerichtet und gebeten werden, »dass ein internationales, sinngemässes Rudercommando geschaffen werde, welches die Richtung nach der der Kopf des Schiffes zu drehen ist, bezeichnen soll.« Zum Schluss mag noch bemerkt werden, dass wir dem Herrn Admiral Aschenborn für sein energisches Eintreten um die gemachten Vorschläge zur Beseitigung der gegenwärtig herrschenden Zustände hinsichtlich des Rudercommandos, zu ganz be-

sonderem Dank verpflichtet sind, den wir hiernit aussprechen.

Verschiedene französische Tagesblätter haben sich eingehend mit unseren in No. 50 gemachten Ausführungen über die beabsichtigte Auslegung eines deutschen Feuerschiffs auf der Sandettie-Bank beschäftigt. Dass die öffentliche Meinung in Frankreich dem Umstand, angesichts der heimathlichen Küste bald ein Feuerschiff mit der nicht gerade beliebten Trikolore schwarz-weiss-roth sehen zu dürfen, lebhaftes Interesse entgegenbringt, ist ebenso begreiflich, wie ihr Unwille über unsere im citirten Artikel anlässlich derselben Angelegenheit zum Ausdruck gebrachte Genugthuung. Weil man selbst in Frankreich, dem Land der Schwadronneure, einsieht, durch leere Redensarten lässt sich die selbst heraufbeschworene peinliche Situation nicht mehr ändern, werden Vorschläge, wie die Nation von der neuen »Schmach« zu befreien sei, gemacht. Man rath den Handelskammern von Dünkirchen und Calais, die Kosten möglichst bald für ein Feuerschiff aufzubringen und wenn Das geschehen, ohne Zeitverlust den Deutschen zuvorzukommen. Die Antwort der Corporationen steht noch aus. Es ist aber wohl möglich, dass der ausgesprochene Wunsch bald in die That umgesetzt wird. Wie es auch werden mag, die Sandettie-Bank wird jedenfalls recht bald befeuert werden. Sollte durch diplomatischen Meinungsaustausch zwischen der deutschen und französischen Regierung — denn hierzu kann es sehr leicht kommen — der von unseren grossen Rhedereien angeregte Plan insofern verändert werden, als die Befeuern der gefährlichen Untiefe auf Kosten des französischen Staates geschieht, nun so ist wenigstens erreicht, was in deutschen seemannischen Kreisen längst als Bedürfniss galt. Müssten wir in diesem Falle auch darauf verzichten, vor dem Englischen Canal ein deutsches Seezeichen zu sehen, so bleibt das Verdienst, die Gefahren der Schifffahrt in jenen vielbefahrenen Gewässern vorringert zu haben, immer auf unserer, auf deutscher Seite.

Was in No. 42 v. J. an dieser Stelle über beabsichtigte **Hafenerweiterungen und Verbesserungen in Montevideo** als Gerücht mitgetheilt wurde, ist verwirklicht worden. Weil es den Behörden an Mitteln zur Durchführung ihrer Pläne mangelt, soll durch Erhebung von Zuschlagzöllen das Geld geschafft werden. Die gesetzgebende Gewalt von Uruguay hat ein Gesetz genehmigt, durch welches der Bau der Hafenwerke in der Bai von Montevideo gesichert ist. Für die Ausführung der Arbeiten darf ein Betrag bis zu 12 1/2 Millionen Pesos Gold

verwendet worden. Zur Aufbringung der Mittel wird vom 1. Januar 1900 ab der bisher auf die Einfuhr erhobene Zuschlagzoll unter Erhöhung auf 3 % verwendet werden. Zu gleichem Zwecke ist ausserdem ein Zuschlagzoll von 1 % auf die Ausfuhr gelegt worden, dessen Erhebung mit der Verkündung des Gesetzes beginnen soll. Von diesen Auflagen sind nur befreit: 1. die auf Grund besonderer Gesetze von Zöllen befreiten Waaren; 2. die Einfuhr und Ausfuhr von lebendem Vieh; 3. die zur Versorgung oder zum Verbrauch der Schiffe bestimmten Gegenstände.

Zum Wechsel des Rudercommandos.

Das im »Sprechsaal« in der No. 52 v. J. dieses Blattes veröffentlichte dankenswerthe »Eingesandt« des Herrn Capitän R. S. zeigt an einem Falle, dass auch englische Lootsen sich dem Vortheile eines neuen sinngemässen Rudercommandos nicht verschliessen und sich leicht an ein solches gewöhnen.

Es bedarf eben zur Einführung eines derartigen Commandos wirklich nur eines Entschlusses zum Wollen; das Vollbringen ist nachher überraschend leicht und die baldige Angewöhnung sicher.

Gewiss wird es Jedem schwer sich von Etwas, was einem in Fleisch und Blut übergegangen ist, zu trennen; am besten hilft dabei ein zwingendes »Du musst!« Dieses wurde bei der Einführung der neuen Commandos in der Marine und bei den grossen Dampfschiffahrts-Gesellschaften durch den Befehl von oben gegeben und kann für die Allgemeinheit durch Gesetz erfolgen. Derselbe kategorische Imperativ kann aber auch schon durch die eigene Erkenntniss diktirt und nach einem kleinen Selbstzwang befolgt werden.

Die als Selbstentschuldigung für das Nichtbefolgen der als besser Erkannten ins Treffen geführten Gründe: die Wahrscheinlichkeit häufigen Versprechens beim Commandiren und die daraus entstehende Gefährlichkeit eines Wechsels der Commandoworte, sind, wie die überall gleiche Erfahrung in den genannten grossen Schiffsbetrieben gezeigt hat, nur Gespenster, die bei einem kräftigen Zugreifen in ein Nichts zerfliessen.

Für die Erleichterung des Uebergangs zum neuen Commando kann ich aus eigener Erfahrung ein kleines praktisches Hilfsmittel wiederholt empfehlen. Man setzt in der ersten Zeit dem zugebenden Rudercommando halblaut — oder auch nur im Stillen — das Wörtchen »nach« vor und commandire also: »(nach) Steuerbord!« oder: »(nach) Rechts!« — Man wird auch bei Gebrauch dieses Mittels (wie ich bei dessen Anwendung) erstaunt sein zu sehen, wie bald man dasselbe nicht mehr braucht.

Befreien wir doch den Mann am Ruder von dem Gedanken-Saltomortale, das er jetzt bei jedem Rudercommando aller Art (wenn auch schon gewohnheitsgemäss) zu machen hat, indem er denken muss: »Steuerbord! ist commandirt, also soll ich mein Rad und das Schiff nach Backbord drehen« — und geben wir ihm den Befehl in solcher Fassung, dass er denselben ohne solches Besinnen — schon rein mechanisch — richtig ausführen muss. —

Wenn der geehrte Herr Einsender der oben erwähnten Zuschrift bei Anerkennung der Nothwendigkeit der Aufgabe des alten Rudercommandos die Einführung des neuen noch um ein Jahr verschoben wissen will, so frage ich: weshalb? —

Thatsächlich bedarf es — wie bereits früher ausgeführt — keinerlei Vorbereitung zum Vorlassen des alten, nur noch auf ein Gewohnheitsrecht begründeten Commandos. Dies kann von einem zum andern Tage geschehen. Der Capitän braucht auf seinem Schiff nur anzuordnen: »Von heute ab wird das Ruder dem Commando entsprechend und nicht mehr nach der alten Manier gelegt« — und die Sache ist erledigt. Mag dann »Steuerbord« und »Backbord« oder »Rechts« und »Links« beliebt werden, das ist ganz gleichgültig. Beides geht, wie die Erfahrung der letzten 20 Jahre gelehrt hat, gleich leicht und glatt. Ob dann das eine oder das andere dieser Commandos sich mehr einbürgert und das andere verdrängt, bleibe der Zukunft überlassen. Verstanden und zwar richtig verstanden wird jedes dieser Commandos werden und eine falsche Ausführung ist ausgeschlossen.

Früher wurde einmal in den Spalten dieser Zeitschrift für die Commandos »Rechts« und »Links« unter Hinweis auf das bekannte schöne Gedicht »Der Lootse« von Ludwig Giesebrecht Propaganda gemacht, weil es schon in diesem Gedichte heisst: »Links müsst ihr steuern!« hallt ein Schrei. — Ich kann diese Bezugnahme auf den Dichter als eine glückliche nicht betrachten, denn dieser macht gewiss nicht für sich den Anspruch geltend, in seemännischer Art vorbildlich dazustehn, wovon er, wie aus dem Gedicht selbst herauszulesen ist, sehr entfernt ist. Er lässt ja seinen Lootsen »vor fliegendem Sturme gleich dem Pfeile« zu der »herein« treibenden Brigg eilen! — Wäre Giesebrecht seemännisch geschult gewesen, so hätte er, ganz im Versmaass, richtig schreiben können: »Backbord das Ruder!« — hallt ein Schrei. —

Ich persönlich bin, und nicht blos aus alter Angewohnheit für das Marine-Commando, weil dieses die alten seemännischen Bezeichnungen für rechts und links bewahrt und weil durch die Annahme desselben in der Handelsflotte eine völlige Einigkeit im Commando geschaffen würde.

Da der Mensch bekanntermaassen lieber mit Andern etwas mitmacht als allein den für richtig erkannten Weg zu wandeln, so möchte ich hier die Bitte aussprechen, dass alle Diejenigen, die die Aufgabe des alten Rudercommandos für richtig und deshalb für wünschenswerth erachten und ein neues sinngemässes Commando in ihren Wirkungskreis einführen wollen, in diesem Fachblatte kurz ihre Bereitwilligkeit hierzu öffentlich erklären und damit fördernd wirken.

Da der von mir vorgeschlagene Termin, der 1. Januar 1900, schon verstrichen ist, möge als Beginn der neuen Aera der in die Zeit der Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt fallende 1. April zur gemeinsamen Aufgabe des alten Commandos in Aussicht genommen werden und mögen dann die auf diesen Termin ihre Hoffnung setzenden Seeleute nicht wieder damit in den April geschickt werden.

Aschenborn.

Contre-Admiral z. D.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

1) Verordnung v. 9. Mai 1897. Abweichung von den Vorschriften in besonderen Fällen. Am 6. April 1898, Nachmittags 5 Uhr, collidirte eine mit Taback beladene Schute, die sich im Schlepptau des Dampfers »Perle« befand, im Hamburger Hafen in der Nähe des Baakenhöfts mit dem Dampfer »Petrus«. Der Eigenthümer des Tabacks nahm für den an der Ladung entstanden en Schaden ausser dem Schutenführer auch den Eigenthümer des Dampfers »Petrus« in Anspruch und erstritt gegen diesen beim Hans. Oberlandesgerichte ein obsiegliches Erkenntniss, dass mit der Revision vorgeblich angefochten wurde. Nach Art. 19 der Verordnung v. 9. Mai 1897 musste der Dampfer »Perle«, da er den »Petrus« 3 Strich an Steuerbord hatte, diesem aus dem Wege gehen, und hierbei nach Art. 22, wenn die Umstände es gestatteten, vermeiden, den Bug des »Petrus« zu kreuzen. Andererseits musste der »Petrus« nach Art. 21 nicht allein seinen Curs, sondern auch seine Geschwindigkeit beibehalten. Verursacht ist die Collision zunächst dadurch, dass die »Perle« die angezogenen Vorschriften nicht befolgte, sondern dem »Petrus« in den Weg fuhr. Aber auch den Führer des »Petrus« trifft eine Schuld, von der er sich durch die Berufung auf den Art. 21 nicht befreien kann, nämlich die, dass er zu spät gestoppt hat und rückwärts gegangen ist. Die Anmerkung zu Art. 21 behandelt den

Fall, wenn sich zwei Fahrzeuge so nahe gekommen sind, dass ein Zusammenstoss durch Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Fahrzeugs allein nicht vermieden werden kann; dann soll auch das andere Fahrzeug so manövriren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstosses am dienlichsten ist. Diese Vorschrift hat der »Petrus« ausser Acht gelassen, indem er trotz unmittelbarer und augenscheinlicher Gefahr Curs und Geschwindigkeit beibehaltend weiter fuhr, während er durch rechtzeitiges Stoppen und Rückwärtsgehen der bestehenden Gefahr leicht hätte begegnen können. Erwogen ist dabei, dass der »Petrus« viel leichter manövriren konnte, als die »Perle« mit ihrem Anhang, dass man auf dem »Petrus« erkennen musste, die Collisionsgefahr werde durch die von der »Perle« eingeleitete Bewegung nicht aufgehoben, und endlich, dass im Hamburger Hafen sehr oft der Fall eintrete, dass auch das zum Ausweichen nicht verpflichtete Schiff in geeigneter Weise manövriren und zur Abwendung der Gefahr mitwirken müsse. Die Revision machte geltend, dass sich diese Ausführungen des Oberlandesgerichts auf unzulässige Reminiscenzen an das Recht der aufgehobenen Verordnung v. 7. Jan. 1881 gründeten, die dem zum Curshalten verpflichteten Schiffe die Beibehaltung der Geschwindigkeit noch nicht vorschrieb, und ferner, dass damit für den Verkehr im Hamburger Hafen eine laxere Praxis zur Anwendung gebracht werde, als sie sonst für zulässig erachtet werden könne. Das Reichsgericht hat beide Angriffe zurückgewiesen und in letzterer Hinsicht bemerkt, dass in den Darlegungen des Oberlandesgerichts nur die vollberechtigte Erwägung hervortrete, dass bei der Lebhaftigkeit des Hafenverkehrs der Fall, wo die Anwendung der Nothvorschriften zum Pflichtgebot wird, häufiger eintritt, als unter andern und gewöhnlichen Verhältnissen.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 27. Septbr. in Sachen Ebeling w. Hoffmann & Co. Rep. I. 216/99.

2) Mehrere Schiffe desselben Eigenthümers. Schadensersatzansprüche des einen Schiffs gegen das andere? Im April 1897 wurde der Leichter »Franziska«, der sich im Tau des Schlepddampfers »Thetje« befand, im Hamburger Hafen beim Passiren der Ericus-Brücke an die Spundwand der Brücke geschleudert und dadurch stark beschädigt. Der Leichter war bei der »Rhenania« in Köln nach den Allgem. Seeverv.-Beding. v. 1867 auf Zeit versichert. Auf Grund der Versicherung hatte die »Rhenania« den Casco-Schaden dem Eigenthümer des Leichters erstattet, forderte demnächst aber die bezahlten Summen von ihm zurück, da er zugleich Eigenthümer des Schleppers »Thetje« war. Der Führer des »Thetje« habe die Beschädigung des Leichters verschuldet, weil er nicht rechtzeitig vor Durch-

fahrt der Brücke die Schlepptrasse verkürzt habe. Der Beklagte habe daher wegen des Schadens am Leichter einen Ersatzanspruch gegen das Sondervermögen erworben, das sein Schlepper darstelle. Dieser Anspruch sei durch Bezahlung des Schadens nach § 27 A.S.V.B. auf sie, die Klägerin, übergegangen. Ob bei der Bezahlung des Schadens dieserhalb ein Vorbehalt gemacht war, blieb streitig. Das Landgericht, das die Schuld des Schleppers für erwiesen ansah, trat der Rechtsauffassung der Klägerin bei und erkannte im Sinne der Klage. Das Hans. O.-L.-G. liess die Schuldfrage dahin gestellt und äusserte Zweifel darüber, ob das in einem Flussschiffe mit Zubehör und Fracht gegebene Schiffsvermögen als ein der fortune de mer gleichgestelltes Sondervermögen zu behandeln sei, das seinem Eigenthümer schuldnerisch selbständig haftbar werden könne. Es gelangte aber aus zwei Gründen zur Abweisung der Klage. Es führte zunächst aus, dass, wenn dem Beklagten auch der in der Klage vorausgesetzte Anspruch zustünde, doch dessen Geltendmachung von Seiten der Klägerin dem Vertragswillen des zwischen den Parteien abgeschlossenen Versicherungsvertrages widersprechen würde. Sodann wurde von dem Satze ausgegangen, dass im Falle der Vereinigung von zwei Schiffen zu einem Schleppzuge das geschleppte Schiff den Schiffer und die Mannschaft des Schleppers in seine Dienste nehme und damit den Kreis seiner Bediensteten erweitere. Danach habe im vorliegenden Falle der Leichter seine Beschädigung durch ein Verschulden seines eigenen verantwortlichen Führers erlitten; die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes aber beträfen nur den Fall, dass das Schiff einem Dritten Schaden zufüge. Das Reichsgericht ist im Ergebnisse dem Urtheile des O.-L.-G. beigetreten. Es hat abgesehen von der Besonderheit des Falles, die darin besteht, dass die beiden Schiffe des Beklagten zu einem Schleppzuge vereinigt waren, und hat auch den ersten Abweisungsgrund des Berufungsgerichts unerörtert gelassen. Richtig sei die getroffene Entscheidung, weil überhaupt verneint werden müsse, dass einem Schiffseigner, dessen Schiff in Folge Verschuldens einer Person der Besatzung eines andern ihm gehörigen Schiffes beschädigt worden ist, gegenüber dem Schiffsvermögen, welches von diesem letzteren Schiffe und seiner Fracht gebildet wird, ein Anspruch auf Schadenersatz zusteho. In einem früheren Urtheile des R.-G. vom Jahre 1892 (Entsch.-Band 32, S. 4) war angenommen, dass dem Rheder eines Schiffes, durch dessen Hülfe ein in Seenoth gerathenes anderes Schiff desselben Rheders gerettet ist, ein Anspruch auf Hilfslohn zusteht. Diese Ansicht war gestützt auf die Art. 451, 452, 742, 755, 757 flg. des H.-G.-B. in Verbindung mit den Grundsätzen des heutigen Rechts über die Eigenthümer-Hypothek. Jenen für das Seerecht

geltenden Gesetzesbestimmungen aber entsprechen im wesentlichen die §§. 3, 4, 93, 100, 102 flg. des Binnenschiffahrtsgesetzes. Grundsätzlich müssen daher in dieser Hinsicht dem Schiffseigner des Binnenschiffahrtsgesetzes dieselben Rechte eingeräumt werden, wie dem Rheder. Die hierüber vom O.-L.-G. geäusserten Zweifel sind unbegründet. Zu beachten ist indess, dass, wenn nach dem geltenden Rechte für gewisse Ansprüche der Rheder oder Schiffseigner nur dinglich mit dem Schiffsvermögen haftet, mit diesem Rechtsgrundsatz doch erst die Möglichkeit gewonnen ist für die Annahme eines Gläubigerrechtes, welches dem Rheder oder Schiffseigner gegenüber einem ihm selbst gehörenden Schiffsvermögen zusteht. Irrig wäre die Meinung, dass überall, wo ein solches Recht begrifflich möglich und denkbar ist, es auch nothwendig bestehen müsse. In dem angeführten Urtheile des R.-G. wird denn auch der dort anerkannte Anspruch des Rheders auf Hilfslohn keineswegs lediglich daraus abgeleitet, dass für den Hilfslohn nur die geretteten Gegenstände haften und in Ansehung eines geretteten Schiffes nur das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers begründet ist (Art. 753, 757 No. 5, 758, 759 H.-G.-B.) Die Erörterungen nehmen vielmehr ihren Ausgang vom Art. 742, indem dargelegt wird, dass nach der Fassung dieser Gesetzesbestimmung unter den dritten Personen, die gegebenen Falls Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn haben, alle Personen ausser der Schiffsbesatzung zu verstehen sind, zu ihnen also auch der Rheder selbst und die Eigenthümer der Ladung gehören, und ferner wird gezeigt, dass es im Interesse aller Schiffsgläubiger des nothleidenden Schiffes liege, einen Anspruch auch des Rheders auf Hilfslohn anzuerkennen. Der Art. 742 ist nicht etwa nur der Billigkeitsrücksicht entsprungen, dass denen, die bergen oder retten, dafür ein Lohn gebührt, durch seine Vorschrift soll vielmehr auch ein Anreiz gegeben werden zur Bergung oder Hülfeleistung in Seenoth. Es entspricht mithin sowohl dem Zwecke wie dem Wortlaute des Gesetzes, auch dem Rheder selbst ein Recht auf Berge- oder Hilfslohn zu gewähren, und zu dem gleichen Ergebnisse führen die Vorschriften in den §§. 93 flg. des Binnenschiffahrtsgesetzes für den Schiffseigner dieses Gesetzes. Ganz anders verhält es sich aber mit dem Anspruche auf Erstattung eines Schadens, welchen eine Person der Schiffsbesatzung durch ein Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht hat. Nach Art. 451 H.-G.-B. soll der Rheder und nach § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes der Schiffseigner für solchen einem Dritten zugefügten Schaden verantwortlich sein. Schon diese Ausdrucksweise des Gesetzes weist darauf hin, dass mit dem Dritten nur jemand gemeint ist, der weder die schuldige Person der Schiffsbesatzung noch der

Rheder oder Schiffseigner selbst ist. Eine andere Auslegung wird aber auch nicht durch Grund und Zweck des Gesetzes gerechtfertigt. Beide Bestimmungen beruhen auf dem Gedanken, dass, wer in seinem Interesse ein Andern Gefahr bringendes Gewerbe mit Hilfe angestellter Personen betreibt, auch für den von diesen in seinem Dienste handelnden Personen schuldhaft verursachten Schaden wenigstens mit Schiff und Fracht eintreten muss. Im Bereiche dieses Gedankens liegt es nicht, unter irgend welchen Umständen zu den Schadenersatz-Berechtigten auch den Rheder oder Schiffseigner selbst zu rechnen. Im Gegentheil, dies würde dem Gedanken des Gesetzes widersprechen, insofern nämlich die Statuirung eines dem Rheder oder Schiffseigner zustehenden Ersatzanspruches den Erfolg haben würde, seine Haftung gegenüber den etwa neben ihm Schadenleidenden (z. B. Ladungsbetheiligten) herabzumindern.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 2. December* in Sachen »Rhenania« w. Wittenberg & Voigt. Rep. I. 313/99.

Ein neues Heimschaffungsgesetz.

S.- Der Entwurf des neuen Heimschaffungsgesetzes legt deutschen Kauffahrtschiffen, die seit dem 27. December 1872 zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute verpflichtet waren, auch die Verpflichtung zur Mitnahme straffälliger Seeleute auf. Da diese Gesetzeserweiterung zweifellos die vitalsten Interessen des deutschen Schiffsführers und Schiffsofficiers berührt, mag hierzu Stellung genommen werden. Die deutschen Rheder bzw. deren Vertretungen, haben sich mehr oder weniger schon Alle zu dem Entwurf geäußert. Wenn sich mit Ausnahme des hamburger Seeschiffer- und Seesteuermanns-Vereins andere Vereinigungen der Vertreter dieser Stände mit den Neuerungsvorschlägen noch nicht beschäftigt haben, so war der Grund nicht Mangel an Interesse, sondern die Unkenntniß, dass ein derartiger Entwurf geplant sei. Die Rheder- und Nautischen Vereine, als Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, waren unterrichtet, denn der Herr Staatssecretär d. I. hatte bereits im Frühjahr an Herrn Geh. Rath Sartori ein auf den Entwurf bezügliches Schreiben gerichtet, das im zweiten Rundschreiben, datirt vom 8. Mai v. J., Aufnahme fand.

Weshalb die Reichsregierung nicht auch den Verband Deutscher Seeschiffvereine von ihrem Vorhaben in Kenntniß gesetzt hat, ist uns unbekannt. Vielleicht aus der sehr berechtigten Erwartung, auf einmüthigen Widerstand zu stoßen. Von den Einzelvereinen des Deutschen Nautischen Vereins erwartete man in Berlin eine zustimmende Antwort, da der Entwurf den Rhedereien eher Vor- als Nachtheile in Aussicht stellt. Während für den hilfsbedürftigen Schiffer und Schiffsofficer bisher ein und einen halben Thaler, für jeden anderen Seemann zwei Drittel Thaler tägl. als Passagepreis auf Dampfern bezahlt werden, lauten die in Vorschlag gebrachten Raten 6 resp. 3 \mathcal{M} . Wenn nun trotz dieser zu Gunsten der Rheder vorgeschlagenen Aenderung so ziemlich alle um ihre Meinung fragten Rhedereivertretungen einen vollständig ablehnenden Standpunkt eingenommen hatten, dann schien ein gewisses, dem Entwurf entgegengebrachtes Misstrauen mindestens nicht ganz unverständlich. Wer sich dann näher mit der Materie beschäftigte, fand, dass er sich nicht getäuscht hatte.

Wir sprechen, wie eingangs erwähnt, lediglich vom Standpunkt des Schiffsführers; denn dieser, und nicht der Rheder, wird von dem Entwurf betroffen. »Die Bewachung liegt dem Schiffer ob, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird«, steht in § 4 Absatz 2. Das heisst mit anderen Worten: »Wenn der Gefangene entweicht, hält sich das Gesetz an den Schiffer und nicht an den Rheder«. Ferner lautet § 8 des Entwurfs: »Wer sich der Erfüllung einer der ihm obliegenden Verpflichtungen entzieht, wird bis zu 150 \mathcal{M} oder mit Haft bestraft. Für die Festsetzung der Strafe kommen die im § 111 der Seemannsordnung zur Anwendung.« Der § 111 spricht von den Befugnissen des Seemannsammtes, mithin ist im citirten § 8 abnormals lediglich der Schiffer und nicht der Rheder gemeint. Den Rheder berührt der Entwurf nur bei der Feststellung der Passagepreise, die für hilfsbedürftige Seeleute steigen und für straffällige die Höhe des gewöhnlichen Ueberfahrtspreises annehmen sollen.

Mithin das Facit. Soweit der Entwurf Rhedereiinteressen betrifft, lautet er im Gegensatz zu den gegenwärtig geltenden Bestimmungen günstiger als diese, während die auf den Schiffer bezüglichen Vorschriften für den Betheiligten nur Nachtheile im Gefolge haben. Trotz dieser Erkenntniß, der sich Niemand verschliessen kann, wendet sich die Reichsregierung, bzw. das Reichsamt des Innern, lediglich an die Rheder. Wir sind deshalb doppelt erfreut, dass der Verein der Rheder des Unterwesergebietes, die Handelskammer zu Flensburg und die Handelskammer zu Kiel in mehr oder weniger scharfer Ausdrucksweise die reichsamtlichen Vorschläge bekämpft haben. Die Mitglieder jener Corporationen, Grosskaufleute und Rheder, haben öffentlich documentirt, dass ihnen die Interessen ihrer Capitäne am Herzen liegen. Unseres Erachtens sollte die Reichsregierung wirklich nicht die Verantwortungslast des mit Sorgen und Verpflichtungen wahrlich schon heute stark überbürdeten Schiffers noch mehr beschweren.

Die in den §§ 4 und 5 enthaltenen Bemerkungen über einen Begleiter des Gefangenen, sollen die Annahme des Entwurfs anscheinend befürworten. Anscheinend, denn thatsächlich sind sie von ganz geringer Bedeutung. Es kommt der Reichsregierung, wie aus § 5 Abs. 5 des Entwurfs und auch aus der Begründung hervorgeht, hauptsächlich darauf an, die angeblichen Schwierigkeiten zu bewältigen, »welche vornehmlich an solchen Küstenplätzen hervortreten, die von keiner grösseren deutschen Dampferlinie angelaufen werden.« Es ist hierbei leider vergessen hinzuzufügen, dass sich an solchen Küstenplätzen auch meistens keine Personen aufhalten, die als Begleiter fungiren könnten. Denn bei der Wahl der zum Begleiter ausersehenen Persönlichkeit, muss das zuständige Seemannsamt recht vorsichtig verfahren, soll nicht im Verlauf der Reise Disciplinlosigkeit oder gar Meuterei die Folge sein.

Wer Kritik üben will, soll auch Vorschläge machen. Schreiber dieser Zeilen hat im Gespräch mit Seeleuten und in Vereinsdebatten verschiedene auf den Entwurf bezügliche Vorschläge gehört und auch selbst welche gemacht. Neue Eindrücke und ein eingehenderes Studium der Materie haben die anfänglich gefasste Meinung geändert. Ich hatte anfangs mir den Vorschlag der Handelskammer zu Kiel zu eigen gemacht und war auch für ihn öffentlich eingetreten. Derselbe lautet:

»Die Entscheidung darüber, ob ein passender Raum für den Gefangenen an Bord des Schiffes vorhanden und frei ist, muss u. E. dem Schiffsführer, welcher zur Mitnahme verpflichtet werden soll, überlassen bleiben.«

Dieser Antrag durchgeführt, würde genügen, hätte der Schiffsführer über die Mitnahme das alleinige Bestimmungsrecht. Die Verhältnisse bringen es aber oft mit sich, dass Das nicht der Fall ist. Kame beispielsweise ein Dampfer oder Segler — grade Segler würden oft Gelegenheit haben von der Neuerung Gebrauch machen zu können — in einen aus-

ländischen Tropenhafen, in ein sog. Negornest. Die Frachten sind schlecht, die Reise war widrigen Windes halber länger als erwartet. Der Rheder ist verstimmt. Würde in solchem Falle der Capitän die Mitnahme eines straffälligen Seemannes, für dessen Transport dem Rheder einige hundert Mark sicher sind, verweigern? Oder ein anderer Fall. Ein Dampfer kommt in einen Hafen, wo dort domicilirte Agenten die Geschäfte seiner Rhederei führen. Der Agent ist mit dem Consul befreundet, oder er ist der Consul, das Seemannsamt, selbst. Ein straffälliger, am Platze internirter Seemann macht ihm Unannehmlichkeiten und Sorgen, er möchte ihn gern los werden. Wäre es dann für den Capitän nicht das Klügste, den Wünschen des Agenten zu entsprechen? —

Also mit dem Flensburger Vorschlag ist es Nichts. Wir kommen deshalb mit anderen.

Entweder wird der Entwurf a limino mit der Begründung abgelehnt, dass das seit dem Jahre 1872 in Kraft befindliche Gesetz bisher stets genügt habe; was umsomehr berechtigt erscheint, als die zum Transport straffälliger Personen verpflichteten Reichspostdampfer und die Kriegsschiffe, ganz besonders die Letzteren, an Anzahl ständig gewachsen sind und sich aller Voraussicht nach in der Zukunft noch weiter vermehren werden. Oder falls dieser Vorschlag keine Annahme findet, dann der Entwurf unter folgender Einschränkung.

§ 1.

Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem ausserdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Canals, Grossbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche im Auslande sich in hilfsbedürftigem Zustande befinden, behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Seemannsamts gegen eine Entschädigung (§ 5) nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen.

Dieselbe Verpflichtung erstreckt sich auch auf die Mitnahme der wegen einer strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abzuliefernden deutschen Seeleute, sofern diesen durch das zuständige Seemannsamt ein Begleiter mitgegeben wird, der für ihre richtige Ablieferung die Verantwortung trägt. Dieselben Bestimmungen für die Mitnahme hilfsbedürftiger und straffälliger Seeleute gelten, wenn das Schiff nach einem anderen ausserdeutschen Hafen bestimmt ist, von welchem aus die Weiterbeförderung nach einem der vorbezeichneten Häfen erfolgen kann.

zu § 3

Die Mitnahme kann verweigert werden:

6) bei Straffälligen, sofern denselben ein besonderer Begleiter nicht mitgegeben wird.

Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht im Falle 1 und 6 dem Schiffer zu, in den übrigen Fällen dem Seemannsamt.

§ 4.

Absatz 2, letzter Satz: »Die Bewachung liegt dem Schiffer ob, sofern nicht ein besonderer Begleiter mitgegeben wird.« fällt fort.

§ 5.

Als Entschädigung ist, in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung, zu zahlen:

Abs. 6. »Bei Mitnahme Straffälliger der gewöhnliche Ueberfahrtspreis oder falls ein solcher nicht zu ermitteln ist, das Doppelte der für die Mitnahme Hilfsbedürftiger aufgestellten Sätze.« Das Weitere fällt fort. Nämlich: »und ausserdem, wenn ein besonderer Begleiter nicht mitgegeben wird, eine angemessene von dem anweisenden Seemannsamt (§ 1) vorläufig festzusetzende Vergütung für die Bewachung.« Für die

Bemessung dieser Vergütung kann der Bundesrath bestimmte Sätze aufstellen.

Aus der Begründung zu diesem Paragraph geht hervor, dass »die Vergütung dem Schiffer persönlich zukommt, wobei ihm überlassen bleibt, daraus die zur Ausführung der Bewachung herangezogenen Personen der Schiffsmannschaft zu entlohnen.«

Es fragt sich nun: »Wiegt die Vergütung das Risiko auf, welches ein Schiffer läuft, der für die richtige Ablieferung eines Gefangenen verantwortlich gemacht wird? Unseres Erachtens nicht. Selbst dann nicht, wenn man berücksichtigt, dass dem Schiffer, dessen Salair einer Steigerung recht wohl fähig ist, dadurch ein Nebenverdienst entgeht.

Die ausserdem angeführten noch vorhandenen Gründe gegen die Mitnahme eines Straffälligen ohne besonderen Begleiter, hat der Verein der Rheder des Unterwesergebietes so überaus treffend angeführt, dass ihre Wiedergabe hier wohl am Platze scheint:

... ist die dem Schiffsführer alsdann verbleibende Verpflichtung, den Gefangenen genügend zu bewachen, eine so schwerwiegende und nach den Erfahrungen, die der Nordd. Lloyd auf seinen subventionirten Linien mit der Beförderung von Gefangenen gemacht hat, eine so belästigende, dass wir schon aus diesem Grunde uns mit aller Entschiedenheit gegen die Vorlage aussprechen müssen. Es versteht sich von selbst, dass der Gefangene nicht fortwährend in seiner Zelle bleiben kann, sondern dass dem Schiffer die Befugnis zustehen muss, ihm ein zeitweiliges Verweilen auf Deck zu gestatten. Bei diesem Aufenthalt an Deck weiss der Gefangene dann erfahrungsgemäss Beziehungen mit der Deckmannschaft oder mit den Passagieren anzuknüpfen und den Einen oder Andern zu bereden, ihm bei passender Gelegenheit zur Flucht behülflich zu sein. So ist beim Nordd. Lloyd vorgekommen, dass ein Gefangener, dessen Thüren von aussen fest verriegelt und mit einem Wachtposten dauernd besetzt waren, in einem fremdländischen Hafen während eines längeren Aufenthalts dadurch entwich, dass die vor dem einzigen, nach aussen führenden 12 zölligen Fenster angebrachte eiserne Querstange von aussen losgeschraubt wurde und der Gefangene so die Möglichkeit hatte, ins Freie zu gelangen. In diesem Falle bestanden die Passagiere noch dazu aus einem Truppencommando von etwa 1200 Mann, das von Kiautschou nach Deutschland zurückgebracht wurde. Wie viel grösser ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Gefangene Helfersbelfer findet, wenn die Mehrzahl der Passagiere Leute sind, denen die feste militärische Disciplin fehlt? Wie viel eher des Weiteren wird die Deckmannschaft eines Schiffes geneigt sein, mit einem Gefangenen durchzustechen, wenn dieser von Beruf Seemann ist, auf deren Zurückbeförderung sich der Gesetzentwurf ja gerade beschränkt, noch dazu, wenn er wegen eines Vergehens zurückbefördert wird, das vielleicht in den Augen vieler Leute nicht ehrenrührig ist? Ist aber ein Gefangener entkommen, dann muss der Schiffsführer, wie es übrigens in dem vorgedachten Fall aus der Praxis des Nordd. Lloyd auch geschehen ist, gewärtigen, dass er wegen Entweichenlassens eines Gefangenen öffentlich angeklagt wird, ganz abgesehen von langwierigen Verhandlungen, mit denen bei solchen Anlässen die verschiedensten Behörden die gänzlich unschuldige Leitung der beteiligten Rhedereien zu behelligen pflegen.

Findet trotz der angeführten Argumente auch dieser zweite Vorschlag keine Berücksichtigung, dann bleibt nur noch die Forderung übrig, den Schiffer von der Verantwortung für eine etwaige Entweichung eines Straffälligen gänzlich zu entbinden, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Internirte den Umständen gemäss sorgfältig bewacht worden ist.

Jahresbericht der Deutschen Seewarte für 1898.

Als Beiheft II zu den »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie« ist der einundzwanzigste Jahresbericht über die Thätigkeit der Deutschen Seewarte, von der Direction erstattet, veröffentlicht worden. Nach kurzen Mittheilungen über die Geschichte und Einrichtung des Instituts beschäftigt sich der Bericht unter dem Titel Specialberichte eingehend mit der Thätigkeit der einzelnen Abtheilungen und ihrer Arbeiten. An Beobachtungsmaterial sind im Betriebsjahre eingegangen:

- 1) Vollständige Journale der Kaiserl. Marine 49 Nummern mit 52 410 Beobachtungssätzen, gegen bezw. 71 und 64 212 im Vorjahre;
- 2) von der Handelsmarine: von Segelschiffen 209, von Dampfern 261, zusammen 470 Nummern mit 329 538 Beobachtungssätzen, gegen bezw. 200, 284, 484 und 307 080 im Vorjahre;
- 3) vom Feuerschiff »Adlergrund« 2 Nummern mit 1785 Beobachtungssätzen, gegen bezw. 2 und 1560 im Vorjahre;
- 4) Auszugsjournale von Dampfern 258 Nummern mit 12 162 Beobachtungssätzen, gegen bezw. 310 und 14 506 im Vorjahre.

Der Gesamteinhalt der vorstehenden Journale bezieht sich für die

49 vollständige Journale der Kriegsmarine auf 286 Monate 12 Tage = 52 410 Beobachtungssätze, 470 vollständ. Journale der Handelsmarine 1800 M. 23 T. = 329 538 Beobachtungss., 2 vollständ. Journale vom Feuerschiffe auf 9 M. 23 T. = 1785 Beobachtungss., 258 Auszugs-Journale der Handelsmarine auf 199 M. 11 $\frac{1}{2}$ T. = 12 162 Beobachtungss., im Ganzen auf 2296 M. 8 $\frac{1}{2}$ T. = 395 895 Beobachtungssätze, gegen bezw. 2275 M. 7 $\frac{1}{2}$ T. = 387 358 Beobachtungssätze im Vorjahre, was einer Zunahme von 21 M. und 1 T. oder von 8537 Beobachtungssätzen entspricht.

Die 728 von der Handelsmarine eingelierten Journale enthalten Beobachtungen aus

dem Nordatlantischen Ocean	in 723 Fällen,
» Südatlantischen »	» 303 »
» Indischen »	» 142 »
den Ostasiatischen Gewässern ...	» 51 »
dem südlichen Stillen Ocean	» 129 » und
» nördlichen Stillen Ocean ...	» 51 »

Vergleicht man diese Zahlen mit den entsprechenden des Vorjahres, so ergibt sich eine verhältnissmässig mehr oder weniger grosse Zunahme für alle Oceane, und zwar beträgt dieselbe für den Nordatlantischen Ocean ein Fall, für den Südatlantischen Ocean 26, für den Indischen Ocean 24, für die Ostasiatischen Gewässer 7, für den südlichen stillen Ocean 11 und für den nördlichen Stillen Ocean 17 Fälle. Es geht hieraus hervor, dass die Reisen nach den entfernteren Gegenden im Jahre 1898 gegen 1897 zugenommen haben; wodurch es sich auch erklärt, dass der Inhalt der im letzten Jahre eingelierten Journale, trotzdem ihre Zahl um 66 geringer ist, doch 20 114 Beobachtungssätze mehr beträgt als im Vorjahre.

Die 470 vollständigen und 258 Auszugs-Journale der Handelsmarine lieferten ein vom

Wesergebiet 99 S. u. 67 D.	238 vollständige und
	64 Auszugs-Journale mit zus.
	973 M. 19 T. Inhalt;
Elbegebiet 74 » » 123 »	223 vollständige und
	104 Auszugs-Journale mit zus.
	969 M. 12 $\frac{1}{2}$ T. Inhalt;
Ostseegebiet 4 » » 1 »	5 vollständige Journale mit
	32 M. 21 T. Inhalt;

Emsegebiet 2 S. u. -- D.	3 vollständige Journale mit
	14 M. 23 T. Inhalt;
Fremder 1 » » -- »	1 vollständiges Journal mit
	8 M. 20 T. Inhalt.

In Procenten ausgedrückt bezieht sich der Beitrag für die Weserschiffe auf 50.9, für die Elbeschiffe auf 46.1, für die Ostseeschiffe auf 1.7, für die Emsschiffe auf 0.8 und für das fremde Schiff auf 0.5; gegen bezw. 52.0, 44.3, 2.8, 0.9 und 0.0 im Vorjahr. Abgesehen von dem Beitrage des fremden Schiffes — eines danischen — haben allein die Elbeschiffe eine Zunahme des Beitrages zu verzeichnen, sowohl procentual als absolut, während bei den andern drei Gruppen das Gegentheil der Fall gewesen ist. Die verhältnissmässig grösste Abnahme hatte der Beitrag der Ostseeschiffe, die absolute Abnahme desselben ist ungefähr so gross wie bei den Weserschiffen. Von den letzteren sind 11 vollständige Journale und 21 Auszugs-Journale weniger, von den Elbeschiffen 1 vollständiges Journal mehr und 31 Auszugs-Journale weniger eingeliefert als im Vorjahr. Die Hauptursache für die bedeutende Zunahme des von den Elbeschiffen gesammelten Materials ist also darin zu suchen, dass die Journale inhaltsreicher sind als im vorhergegangenen Jahre. Alles in allem erhielt die Seewarte von 303 Schiffen — 180 Seglern und 123 Dampfern ausschliesslich vollständige Journale, von 6 Dampfern — 5 Hamburger und 1 Bremer — abwechselnd ein vollständiges und ein Auszugs-Journal, und von 62 Dampfern — 53 Hamburger und 9 Bremer — ausschliesslich Auszugs-Journale. Im Ganzen waren also im Jahre 1898 371 Schiffe der Handelsmarine an den maritim-meteorologischen Arbeiten der Seewarte beschäftigt, gegen 342 im Jahre 1897. Die Zahl der Schiffe vom Wesergebiet hat sich um 12, vom Elbegebiet um 19 und unter fremder Flagge um 1 gehoben, während diejenige der Schiffe vom Ostsee- und Emsegebiet um bezw. 2 und 1 abgenommen hat. Es ist also eine Zunahme der Schiffe von 20 vorhanden.

Die Zahl der Mitarbeiter der Seewarte zur See hat sich etwas gehoben und betrug Ende 1898 rund 450; neue Mitarbeiter erhielt die Seewarte 65, aufgehört als solche haben 60.

Unter der Ueberschrift »Die Anwendung der Lehre vom Magnetismus in der Navigation« lesen wir u. A., dass im Berichtsjahre bei der Centralstelle 250 Deviationsjournale gegen 413 im Vorjahre eingeliefert sind. Von diesen Journalen waren 80, gegen 75 im Vorjahre, zu einer umfassenden Discussion geeignet.

Die gegenüber den Vorjahren erheblich geringere Anzahl der eingelieferten Deviations-Journale wurde dadurch bedingt, dass von vornherein von der Abholung solcher Deviations-Journale von Bord von Schiffen abgesehen wurde, welche noch nicht lange genug geführt waren, um genügendes Material für eine umfassende Discussion zu enthalten.

Als eine erfreuliche Thatsache in Bezug auf das Führen der Deviations-Journale ist für das Berichtsjahr der Umstand zu verzeichnen, dass in Folge verschiedener Sprüche der Seeämter und eines dadurch veranlassten Vorgehens der Seebefehlsgenossenschaft, die bedeutenderen Rhedereien ihre Schiffsführer verpflichtet haben, Deviations-Journale in vorgeschriebener Form zu führen.

Theilweise haben die Rhedereien für diesen Zweck eigene Journal-Formulare drucken lassen und zwar nach vorheriger Rücksprache mit der Seewarte, theilweise ist auch einzelnen Rhedereien der Bedarf an Deviations-Journalen seitens der Seewarte überlassen worden. In jedem Falle aber wurden die Schiffsführer seitens ihrer Rhedereien verpflichtet, entweder die Deviationsjournale selbst oder daraus gefertigte Abschriften bzw. Eintragungen in das von der Seewarte an Bord gelieferte Formular der Seewarte nach Beendigung einer oder mehrerer Reisen, je nach der Dauer derselben, einzuliefern.

Weil von allgemeinerem Interesse folgt noch eine Uebersicht über die Anzahl der seit dem 1. April 1891 bis zum

Schluss des Berichtsjahres geprüften Schiffs-Positions-Laternen. Es wurden durch die Seewarte und ihre Agenturen geprüft:

Bis zum 1. Januar 1895.....	5238 Laternen
im Jahre 1895.....	643 „
„ „ 1896.....	931 „
„ „ 1897.....	1987 „
„ „ 1898.....	1869 „

zusammen ... 10068 Laternen.

Die seit Mai 1896 von der Seewarte eingeführten Fragebogen haben sich, wie aus nachstehenden Angaben hervorgeht, sehr gut bewährt, allerdings hat diese Einrichtung erst gute Früchte getragen, nachdem sich die Direction gegen Ende des Jahres 1897 mit der Bitte um Unterstützung an ihre bewährten Mitarbeiter zu See und an alle deutschen Schiffsführer gewandt hatte. Ein Fragebogen nach bestimmtem Schema wurde an alle deutschen Rhedereien in zahlreichen Exemplaren verschickt, mit der Bitte, dahin zu wirken, dass seitens ihrer Schiffsführer der Beantwortung der gestellten Fragen, die ja der Sicherheit ihrer Schiffe zu Gute kommen soll, das erwünschte Interesse zugewendet werde. Auch die Nautischen Vereine, die Seeschiffer- und Steuerleute-Vereine wurden gebeten, ihre Mitglieder zu der Bearbeitung der Fragebogen anzuregen.

Ende 1898 umfasste die Materialsammlung insgesamt 886 Nummern; darunter waren:

339 von Consuln beantwortete Fragebogen	mit 980 Anlagen,
395 „ Capitänen „	„ 21 „
93 and., meist ältere Berichte von Consuln	„ 114 „
59 Hafenberichte von der Hamb.-Amerik. Packeff.-A.-Ges.	„ — „

nithin zusammen

886 Fragebogen und Berichte mit 1115 Anlagen.

Die eingelaufenen Antworten mit ihren zahlreichen und mannigfaltigen Anlagen geben eine äusserst schätzbare Grundlage für die Bearbeitung von Hafen- und Küstenbeschreibungen aller Gogenden der Erde.

Zum Schluss mag die Betheiligung der Rhedereien an der Beantwortung von Fragebogen erwähnt werden:

Hamburg-Südamerikanische D.-G. 148 Fragebogen, Nordd. Lloyd 73, Hamburg-Amerika Linie 53, Woermann-Linie 50, Deutsche Dampfschiffs-Rhederei, Hamburg 14, A. C. de Freitas & Co., Hamburg 9, Deutsche D.-G. »Hansa« in Bremen 7, Deutsch-Amerikanische Petroleum-G., Bremen und Hamburg 7, Kaiserliche Marine 5, H. Diederichsen, Kiel 4, A.-G. Atlantic, Bremen 3, Rickmers Rhederei 3, Flensburger D.-G. v. 1869 3, C. Hirschberg, Hamburg 2, W. Kunstmann, Stettin 2, Griebel, Stettin 1, Behnke & Sieg, Danzig 1, C. Andersen, Hamburg 1, Knöhr & Burchard, Hamburg 1, M. Struve, Blankenese 1, Wachsmuth & Krogmann, Hamburg 1, F. Roters, Bremerhaven 1, W. Höveler, Papenburg 1, C. H. Winters, Bremen 1, Deutsche D.-G. »Kosmos«, Hamburg 1, Deutsche Ostafrika-Linie (Reichspostdampfer) 1, zusammen 394 Fragebogen.

Schiffbau.

Stapellauf. Der Doppelschraubenschnelldampfer »Deutschland«, Eigentum der Hamburg-Amerika-Linie, lief am 10. Januar von der Werft des »Vulcan«, Stettin, glücklich vom Stapel. Die Hauptabmessungen sind 684×67×44; Displacement 23 200 T.; Rauminhalt 16 200 R.-T. Das Schiff ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Classe als Vierdeckschiff mit ausgedehnten Extraverstärkungen erbaut, mit einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden, in 24 Abtheilungen getheilten Doppelboden versehen und durch

15 bis zum Oberdeck hinaufgeführte Querschotte und ein Längsschott im Maschinenraum in 17 wasserdichte Abtheilungen so getheilt, dass das Schiff selbst beim Volllaufen von zwei benachbarten Abtheilungen noch schwimmfähig bleibt. Etwa ins Schiff eindringendes Wasser kann durch sämtliche an Bord aufgestellte Dampfpumpen, nämlich: 4 Centrifugalpumpen, 2 Maschinenlenzpumpen und 6 Duplexpumpen, die zusammen 4000 Tonnen Wasser per Stunde zu bewältigen vermögen, ausgepumpt werden. Das Schiff besitzt bis zum Oberdeck 4 durchlaufende stählerne Decks. Oberhalb des Oberdecks befinden sich an Aufbauten eine 35 m lange Poop, ein 124 m langes Brückenhaus und eine 36 m lange Back. Ueber Poop und Brückenhaus hinweg ist das 163 m lange Promenadendeck und darüber das Sonnendeck erbaut. Passagieräumlichkeiten existiren für 467 Passagiere erster Classe, 300 zweiter und 200 dritter Classe; die Schiffsbesatzung wird aus 525 Köpfen bestehen. Alle unter dem Oberdeck befindlichen, zwischen wasserdichten Schotten liegenden Räume sind mit besonderen Aufgängen versehen, wodurch es möglich ist, ohne den Vorkohr der Passagiere zu hindern bei dickem Wetter und bei Nacht sämtliche unter dem Oberdeck befindlichen Schott-Thüren geschlossen zu halten, was zur Sicherheit des Schiffes und seiner Passagiere ganz ausserordentlich beiträgt. Zur Beleuchtung des Schiffes dienen etwa 2000 Lampen. Zur Erzeugung des electrischen Stromes sind 5 Dampfdynamomaschinen aufgestellt, 3 von 700 Ampère und 2 von 400 Ampère, die mit 110 Volt arbeiten.

Gut isolirte Kühlräume, ein Eiskeller und grosse Provianträume sind in den unteren Decks angeordnet, desgleichen Ladegepäck-, Posträume und etwa 4850 Tonnen fassende Kohlenbunker. Zum Uebernehmen von Ladung, Gepäck und Proviant dienen 6 Dampfwinden.

An Booten führt das Schiff 20 Rettungsboote, von denen 16 Stahlboote nach Francis Patent gebaut sind. Um mit den Booten schnell arbeiten zu können, sind 4 Dampfbootheissmaschinen auf dem Sonnendeck aufgestellt.

Weil das Schiff im Kriege Dienste als Auxiliarkreuzer versehen wird, ist das Ruder, die Steuerung und die Reservesteuerung unter Wasser angeordnet.

Die Maschinen- und Kesselanlage besteht aus 2 sechscylindrigen Vierfach-Expansions-Hammermaschinen mit Oberflächen-Condensation und Massenausgleich nach Schlick's Patent, die zusammen 33 000 Pferdekräfte indiciren werden. Jede dieser Maschinen treibt mittels einer etwa 40 m langen Wellenleitung von 630 mm Durchmesser eine Bronceschraube von 7 m Durchmesser.

Die viertheiligen Kurbelwellen und die Schraubenwellen von 640 mm Durchmesser bestehen aus Nickelstahl, die übrige Wellenleitung aus bestem Siemens-Martin-Stahl.

Den Dampf liefern 12 Doppel- und 4 Einfachkessel mit 112 Feuern und zusammen 8000 qm Heizfläche, die mit 15 Atmosphären Ueberdruck arbeiten. Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, deren jede einen Schornstein von 4 m Durchmesser und 34,5 m Höhe erhält.

Die Kesselanlage wird mit künstlichem Zug arbeiten und erhält jede Kesselgruppe 4 Flügelräder von 3 m Durchmesser, die durch Compound-Dampfmaschinen getrieben werden.

Die Gesamtzahl der auf diesem Dampfer befindlichen Dampfmaschinen beträgt 68 mit zusammen 124 Dampfeylindern.

Stapellauf. Der Schraubendampfer »Katie«, für Rechnung der Russisch-Baltischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Riga von Helsingörs Jernskibs & Maskinbyggeri gebaut, wurde am 31. December in Helsingör zu Wasser gelassen. Das Schiff ist 200'×42'6"×20'7½". Die Maschine wird eine dreifache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Condensation von

900 l. P. S. Gleichzeitig wurde der Kiel für einen Passagierdampfer für Abo gestreckt.

Probefahrt. Der Passagier- und Postdampfer »Aeroe«, der bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Flensburg für Dampfschiffsbau-Aeroe, Aeroeskjöbing erbaut wurde, machte am 6. Januar eine Probefahrt, welche vorzüglichste Resultate lieferte. Es ist nur ein kleiner, aber hübsch und comfortabel eingerichteter Dampfer von 87' 6" × 17' 8" × 7' 11", welcher dazu bestimmt ist, die Post- und Passagierbeförderung zwischen Aeroe und anderen dänischen Inseln zu übernehmen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Flensburg.

Das Seeamt verhandelte am 8. Januar über die Strandung des Apenrader Dampfers »Julia«, Capitän Michelsen, am 2. Juni 1899 im grossen Belt. Der Dampfer »Julia« befand sich auf der Fahrt von Lydekil mit Kopfsteinen nach Altona. Am 2. Juni, Morgens gegen 3 Uhr, wurde das Resnaes-Feuer in SOzO gepeilt und eine halbe Stunde der Kurs SWzW¹/₂W gefahren. Es trat nun dichter Nebel ein und wurde der Kurs auf S¹/₂O gesetzt, bis um 5 Uhr Morgens das Schiff auf Grund stiess. Die Fahrt wurde bei dem eintretenden Nebel gemindert, jedoch wurde nicht gelotet, auch das Logg nicht gebraucht. Die Versuche, mit rückwärts gehender Schraube und mit ausgeworfenen Warpakern das Schiff wieder flott zu machen, misslangen, sodass die Hülfe eines Bergungsdampfers aus Helsingör angerufen werden musste, der auch den gestrandeten Dampfer am 3. Juni Nachmittags abschleppte und nach Korsör brachte. Das Schiff ist vorläufig gedichtet und hat seine Reise nach Altona fortgesetzt, wo es gründlich repariert ist. Die Bergungskosten betragen 6000 Mk., die Reparatur- und Besichtigungskosten 14 000 Mk., so dass die Gesamtkosten der Havario sich auf 20 000 Mk. belaufen.

Der Reichscommissar führt aus, dass die Strandung des Apenrader Dampfers »Julia« 1¹/₂ Kabellängen von Romsö zunächst auf den dichten Nebel zurückzuführen ist. Schiffer Michelsen hätte aber vorsichtiger navigiren, namentlich auf den starken Strom mehr Obacht geben müssen, der sein Schiff in 2 Stunden 4 Meilen versetzte. Zu rügen ist, dass das Schiffsjournal unrichtig und ein Maschinenjournal gar nicht geführt ist. Weder das Loth noch das Logg sind gebraucht. Der Unfall hätte bei richtiger und vorsichtiger Navigirung vermieden werden können.

Das Seeamt giebt seinen Spruch dahin ab, dass die Strandung des Dampfers »Julia« am 2. Juni 1899 nördlich von Romsö in erster Linie auf Stromversetzung und Nebel zurückzuführen ist. Wenn der Schiffer fortgesetzt durch Lothen seinen Schiffsort regulirt hätte, dann hätte er die Stromversetzung bemerken müssen und hätte die Strandung vermeiden können. Die Besatzung auf dem Dampfer war ungenügend, da er mindestens zwei geprüfte Maschinisten an Bord haben musste, während er nur mit einem Maschinisten 4. Classe fuhr. Gerügt wird, dass ein Maschinenjournal fehlte und das Schiffsjournal mangelhaft geführt wurde.

Vermischtes.

Vorlesungswesen der Oberschulbehörde. Der Oberlehrer an der Navigationsschule, Herr Dr. Bolte, wird seine öffentlichen Vorlesungen über »Das Schiffschonometer, seine Be-

handlung und Verwerthung im Dienste der Längenbestimmung auf See« am Mittwoch, den 10. Januar beginnen und am 17., 24., und 31. Januar fortsetzen. Die Vorlesungen werden von 7¹/₂—9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums (Speersort) abgehalten.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. December 1899 den Kaiser Wilhelm-Kanal 322 Schiffe, dar. 282 Dampfer (incl. Schlepper) und 40 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 231 deutsche, 64 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 10 englische, 4 russische, 2 holländische und 1 französisches Schiff.

Flüssige Feuerung für Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Die »Shipping Gazette« hört, dass die Hamburg-Amerika-Linie mit der Shell Transport and Trading Comp. einen Contract wegen Lieferung flüssiger Feuerung abgeschlossen hat. Erstere Gesellschaft wird sieben ihrer in der asiatischen Fahrt beschäftigten Dampfer für den Transport von flüssiger Feuerung zur Verfügung stellen, den ersten im Mai d. J. Der Contract ist für 10 Jahre geschlossen und die Häfen, in denen flüssige Feuerung geliefert werden muss, sind Suez, Colombo, Singapore, Hongkong und Schanghai. Die Rhederei hat die Option, während der Dauer des Contracts bis zu 20 Dampfer für flüssige Feuerung einstellen zu dürfen, nachdem sie angemessene Zeit vorher von ihrer Absicht Kenntniss gegeben hat. Der Dampfer »Clam« von der Shell Transport and Trading Comp. ist am 21. December nach nur 23tägiger Reise, die ganz mit flüssiger Feuerung zurückgelegt wurde, von Suez in Singapore angekommen. Der Dampfer gebrauchte 18 Tons täglich für alle Zwecke und erreichte eine Geschwindigkeit von 9³/₄ Knoten, obgleich nur zwei Kessel gebraucht wurden. Der Dampfer gebraucht von bester Wales Kohle etwa 26 Toas per Tag, und bei Verwendung von drei Kesseln beträgt seine Geschwindigkeit 9 Knoten. Bei dem Gebrauch von flüssiger Feuerung waren nur 4 Leute im Maschinenraum für alle Zwecke erforderlich, Heizer wurden gar nicht gebraucht.

Herabsetzung der Schiffsgebühren bei den schwedischen Consulaten. Die schwedische Regierung hat soeben eine Verordnung erlassen, nach der vom nächsten Jahr an bis auf Weiteres die Eigenthümer schwedischer Schiffe berechtigt sein sollen, von den Consulatsgebühren, die nach den, von zuständigen Consuln oder Vice-Consuln amtlich ausgestellten Quittungen im Laufe des Jahres für die Schiffe gezahlt worden sind, restitutionsweise 80% aus Staatsmitteln zurückgezahlt zu erhalten, sofern sie ihre Ansprüche im Laufe des darauffolgenden Jahres bei bestimmten heimischen Behörden geltend machen. Diese Verordnung ist darauf berechnet, so lange in Gültigkeit zu bleiben, bis eine von der Regierung beabsichtigte Neuordnung der Consulatsgebühren stattgefunden haben wird, und sie bildet unter der Reihe von Mitteln, die die im vorigen Jahr eingesetzte Commission bisher zur Hebung von Handel und Schifffahrt vorgeschlagen hat, das erste, was aus dem Stadium der Vorschläge in dasjenige der practischen Verwirklichung getreten ist. Die schwedischen Schiffsgebühren bei den Consulaten betragen 6.35 Oero für jede Tonne der abgabepflichtigen Tragfähigkeit, sie sind also immerhin sehr hoch. Man nimmt nach der »B.-H.« an, dass der definitiven Herabsetzung die gleichen Gesichtspunkte zu Grunde gelegt werden, die bei der jetzt beschlossenen Rückzahlung maassgebend gewesen sind.

Ueber den Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts hat sich neuerdings die höchste wissenschaftliche Autorität in Frankreich, das Längenbureau in Paris, ausgesprochen. An der Spitze des neuesten Jahrbuches des Bureau des longitudes heisst es: Das neunzehnte Jahrhundert wird am 31. December 1900 endigen. Das zwanzigste Jahrhundert wird am 1. Januar 1901 beginnen. Da das genannte, im Jahre 1795 gegründete gelehrte Institut, in welchem das für alle Länder gültige Normalmetermaass aufbewahrt wird, sich in stetem Connex mit den, dem gleichen Zwecke dienenden Anstalten anderer Länder befindet, mit der Berliner Sternwarte, dem Londoner Board of Longitude, dem Nautical Almanac Office in Washington, so dürfte das vom Figaro wiedergegebene Axiom keinen Widerspruch finden können.

Kleine Mittheilungen.

Der Norddeutsche Lloyd kaufte das Bremer Viermastschiff »Albert Rickmers« als Officierschulschiff an. (Der »Albert Rickmers« ist ein im Jahre 1894 aus Stahl erbautes Schiff von 2248 R.-T.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein.

Sitzung vom 8. Januar. Die erste Sitzung des neuen Jahres leitet der Vorsitzende mit einigen begleitenden Worten ein. Als Mitglied wird Herr Hamm, 1. Officier in der Hamburg-Amerika-Linie, aufgenommen; fünf Herren sind zur Aufnahme vorgeschlagen. Das Andenken an den kürzlich verstorbenen Herrn Koltz wird in hergebrachter Weise geehrt. Hierauf berichtet ein Mitglied auf Grund einer Beschreibung und mehrerer Skizzen über ein kürzlich im Binnenlande erfundenes Schlauchrettungsflöss. Dasselbe verfolgt den Zweck, Menschenleben vom Schiff auf ein bereitliegendes Flöss vermittels eines Schlauches zu retten. Der Referent hält den Gedanken für ganz gelungen, die praktische Ausführbarkeit aber, besonders bei schlechtem Wetter, wenn Schiff und Flöss sich bewegen, für undurchführbar. Sodann führt an der Hand eines Modells Capt. May eine von ihm erfundene Bootsfallvorrichtung vor. Beide unteren Bootsblöcke sind durch eine von einer Hülse umgebene Stange verbunden. Die Stange ist an beiden Enden mit Zapfen versehen, in die die Blöcke eingehakt werden. Die Drehung eines in der Mitte der Stange befestigten Hebels bewirkt ein Drehen der Zapfen, wodurch die Verbindung zwischen Boot und Talje resp. Schiff aufgehört hat. Im Allgemeinen halten die Mitglieder die Erfindung für sehr sinnreich, wenngleich bemerkt wird, dass es um das Ansammeln von Rost zu verhüten wünschenswerth sei, die Hülse zu entfernen. Herr May theilt mit, dass in dieser Richtung bereits Schritte gethan seien. Des Weiteren berichtet er über einige praktische Versuche, die mit seinem Apparat auf Schiffen der Kaiserlichen Marine mit Erfolg durchgeführt seien. Zum Schluss findet durch Herrn Engel die Vorführung eines Regulators für Schiffsmaschinen statt. Die Erfindung bezweckt, den Dampf von der Maschine in dem Augenblick abzusperren, wenn sich das Schiff mit dem Hintertheil aus dem Wasser hebt, also die Schraube widerstandslos arbeitet. Der Vorsitzende dankt Herren May und Engel für ihre Vorführungen und wünscht, dass sich bald für die praktische Ausnutzung der Erfindungen Gelegenheit biete. — Im Anschluss hieran erwähnt der Vorsitzende, dass die aus Mitgliedern des Nautischen- und Seeschiffvereins zusammengesetzte Commission für die Fischertlichterfrage ge-

glaubt habe, die für die einzelnen Fischerfahrzeuggattungen vorgeschriebenen Feuer in den verschiedenen Ländern graphisch darstellen zu sollen. Eingezogene Erkundigungen bei Lithographen haben jedoch ergeben, dass die Herstellungskosten für solche Aufzeichnungen bedeutend höher werden, als man sie anfangs veranschlagt hatte. Der Redner ersucht den Verein der Commission einen Betrag zu bewilligen, da eine graphische Darstellung sehr erwünscht sei. Nach verschiedenen Bemerkungen werden der Commission als Höchstsumme M 200 bewilligt, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass sich der Verein Deutscher Seeschiffer zum Ausgeben eines gleich hohen Betrages bereit erklärt. — Sodann erstattet, der Tagesordnung gemäss, der Cassirer, Herr Capt. Messtorff, den Cassenbericht. Der Verein zählte Ende 1899 289 Mitglieder, 55 mehr als im Vorjahre. Verstorben sind 10, ausgetreten 4, neu aufgenommen 69 Mitglieder. Die Einnahmen betrugen M 1892.11, die Ausgaben M 1813.49; mithin ein Ueberschuss von M 78.62. Das Vereinsvermögen bezifferte sich am Ende des Jahres auf M 2563.91; M 255 sind noch ausständig. Der Vorsitzende dankt dem Cassirer für gehabte Mühewaltung.

Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 10. Januar. Unter den zahlreichen Eingängen ist erwähnenswerth, der 21. Jahresbericht über die Thätigkeit der Deutschen Seewarte für das Jahr 1898. Der Verein bewilligt der gemischten Commission, gleich dem Nautischen Verein, für die Herstellung einer graphischen Darstellung betr. die Lichter verschiedener Fischerfahrzeuggattungen M 200.— Sodann beschäftigt sich der Verein mit dem Entwurf eines Gesetzes betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute. Ebenso wie die Nothwendigkeit eines derartigen Gesetzes allseits als dringend erwünscht bezeichnet wurde, glaubten die Versammelten, es müssten in dem Entwurfe solche Sätze, deren Wortlaut Ausnahmen zulassen, wegfallen. Die im vorbezeichneten Sinne gefasste Resolution lautet:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer, in dem er sich im Allgemeinen mit dem Entwurf eines Gesetzes betr. die Stellenvermittlung für Seeleute einverstanden erklärt, befürwortet, dass der in den §§. 2 und 3 gebrauchte Ausdruck »die Landescentralbehörden sind befugt, Ausnahmen von dieser Vorschrift zuzulassen« im Wegfall kommen möge.«

Sodann wird aus der »Hansa«, No. 52, ein Artikel verlesen, der sich mit der beabsichtigten Herstellung Marconischer Telegraphie zwischen Borkum-Feuerschiff und Borkum-Landfeuer durch den Norddeutschen Lloyd beschäftigt. Die Versammelten begrüssen den Plan der grossen Bremer Rhederei auf das Beifälligste. Zwei Mitglieder erbieten sich, in nächster Zeit über den Entwurf der neuen Seemanns-Ordnung zu referiren. Am 31. Januar findet die General-Versammlung des Vereins statt, welche Cassenbericht und Vorstandswahl einschliesst.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Die am 4. Januar abgehaltene ausserordentliche Mitglieder-Versammlung wurde durch eine Ansprache des Vorsitzenden eröffnet, in welcher derselbe darauf hinwies, dass der Verein unter seinem alten Namen im Allgemeinen einen befriedigenden Ausbau erfahren habe. Wenn er heute die Erschienenen zum neuen Jahre und zum Beginne des neuen Jahrhunderts beglückwünsche, so geschehe es in der Hoffnung, dass der Verein

auch unter dem neuen Namen kräftig gedeihen und emporblühen möge. Hierauf wurden zunächst zwei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und vier Herren zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen waren zu verzeichnen: ein Schreiben der Suez-Canal Co. und eine Reihe von Zuschriften von Mitgliedern aus Hangkow, Singapore, Port Said und hier. Hierauf erfolgte der Bericht des Cassiers, welcher im Allgemeinen als recht zufriedenstellend bezeichnet werden konnte; weitere Berichte erstattete der Obmann des Verwaltungsrathes über die Thätigkeit letzterer Körperschaft, sowie der Stellenvermittler über das auf diesem Gebiete Geschehene; auch diese beiden Berichte waren durchaus befriedigend. Verlesen wurde hierauf ein Artikel aus einer hiesigen Zeitung, in welchem ein Herr K. K., welcher behauptet Rheder zu sein, sich gegen die Bestimmung des neuen Entwurfs der Seemanns-Ordnung wendet, laut welcher der wachhabende Steuermann der Vorgesetzte des wachhabenden Maschinisten sein sollte. Dieser Herr wünscht keine Aeusserung von Maschinisten und Steuerleuten zu seiner Ansicht, sondern lediglich solche von Rhedern oder Inspectoren; glücklicherweise sind schon zwei Antworten von Rhedern eingegangen, welche genau entgegengesetzter Ansicht wie Herr K. K. sind. Für die Versammlung wäre die Sache ohnehin nicht discutabel gewesen, da Herr K. K. in seinen Ausführungen beweist, dass er von Seefahrt keine blasse Ahnung habe, was wohl am besten dadurch bewiesen wird, dass beide hiesigen Corporationen von Seemaschinisten sich mit der betr. Bestimmung einverstanden erklärt haben. Hierauf wurde in eine Besprechung des Entwurfs der neuen Seemanns-Ordnung eingetreten. In der Generaldebatte wurde darauf hingewiesen, dass wenn auch der Entwurf einige unbedeutende Verbesserungen für die Schiffsmannschaft enthielte, in den hauptsächlichsten Bestimmungen eher eine Verschlechterung wie eine Verbesserung für dieselbe enthalten wäre. Es wurde beschlossen, gegen diese Bestimmungen, die an Dehnbarkeit und Unbestimmtheit nichts zu wünschen übrig liessen, nochmals Stellung zu nehmen. In die Specialdebatte konnte der vorgerückten Zeit halber nicht mehr eingetreten werden, weshalb am nächsten Donnerstag nochmals eine ausserordentliche Mitgliederversammlung abgehalten werden soll. Nach zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe erfolgte sodann Schluss der Versammlung.

Büchersaal.

Neue Eisenbahnlilien in Oesterreich-Ungarn entstehen alljährlich in reicher Anzahl, wodurch es nicht nur für die weiteren Kreise, sondern selbst für den Fachmann immer schwieriger wird, sich diesbezüglich auf dem Laufenden zu erhalten, was nur auf Grund einer jedes Jahr neu erscheinenden, aufs sorgfältigste redigirten Karte, wie es die für 1900 vorliegende, von Artaria & Co. herausgegebene

Artaria's Eisenbahn- und Post-Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn

1 gr. Blatt im Formate 98/76 cm

ist, gegeben kann. Diese in 15. Auflage erschienene und in flachem Farbendrucke hergestellte Karte, mit Angabe der Distanzen in Tarif-Kilometern bei allen Linien berücksichtigt von den angrenzenden Ländern, besonders die für den österreichisch-ungarischen Handel und Verkehr so wichtigen nördlichen Balkanstaaten (bis Constantinopel) und zeichnet sich, wie schon in den früheren Ausgaben durch klare Uebersicht der vielgestaltigen Bahnssysteme der Monarchie und der verschiedenen Privatbahnen aus, von denen jede durch besonderes Colorit kenntlich gemacht ist, während die beiden grossen, die ganze Monarchie nach allen Richtungen durchziehenden Staats-

bahnen für die österreichischen Linien durch rothe und für die ungarischen durch grüne Farbe besonders hervorgehoben sind. — Durch das der Artaria-Karte allein kostenlos beigegebene ausführliche Stationsverzeichniss von Alex. Freud lassen sich die kleinsten Stationen, ja selbst Haltestellen ohne Zeitaufwand leicht auffinden. Diese für Jedermann zu empfehlende Karte kostet gefalzt in elegantem starken Cartou nur 2 Kronen.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 29. December 1899.

Die letzte Woche dieses Jahres schliesst für die Rheder offener Dampferräume zuzufriedenstellend. Die Aussichten auf eine baldige Besserung des Getreidefrachtenmarktes sind nichts weniger als vertrauenerweckend, da Berthraten für diesen Artikel seit längerer Zeit fortgesetzt abgenommen haben und jetzt auf dem denkbar niedrigsten Niveau stehen. Das Zurückziehen weiterer Räume für britische Regierungszwecke macht sich in letzter Linie durch eine Abnahme an Angeboten von prompten Booten bemerkbar. Dieser Umstand in Zusammenhang mit den sehr reducirten Baumwollvorräthen in Liverpool und dem nördlichen Europa, mögen ein Factor sein, der ein Steigen der Frachten an dieser Küste zu bewirken im Stande ist; wir hoffen, dass diese Annahme eintreffen möge. — Segelschiffsräume hält bei ruhigem und festem Markt am Ende des Jahres die Waage, ohne scheinbare Aussicht auf schnelle Aenderung. Die einzige erwähnenswerthe Ausnahme ist ein Steigen der Raten in Lumber vom Osten nach dem La Plata, für welche \$ 10 und \$ 10.50 bezahlt sind; eine im verflossenen Jahre unerreichte Höhe.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d	17/6	12/6	12/6
London,	2 1/2 d	20/	12/6	15/
Glasgow,	3 1/2 d	22/6	12/6	15/
Bristol	4d	22/6	15/	15/
Hull	3 1/2 d	20/	17/6	15/
Leith	4d	22/6	15/	17/6
Newcastle	4d	22/6	17/6	15/
Hamburg	35 s	19c.	16 cents.	30 mk
Rotterdam	6c.	20 cts.	14 cts.	12c.
Amsterdam	8c.	20 cts.	16 cts.	12c.
Kopenhagen	3/	20/	17/6	20/
Bordeaux	3/	27 1/2 cts.	20c.	\$ 5
Antwerpen	2 1/2 d	18/9	12/6	15/
Bremen	45 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	3/3	25/	20/	20/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 22 1/2 c. — Hamburg 30 c. — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 1/4 d. — Antwerpen 7-64 d. — Bremen 30 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
				U. K.		
Getreide p. Dpfr.	3/1 1/2	3/1 1/2	2/9	2/10 1/2	....	....
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	2/7 1/2	a3/3	....	26a27c.	....
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	23a24c.	21c.	16c.	....	25c.	....

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1. zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. v.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1900. No. 3.

Hamburg, den 20. Januar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Verhandlungen des Reichsgerichts. — Handelskammerberichte (1899). — Schiffbau. — Die Seeverbündgenossenschaft im Reichstage. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Büchersaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Die im Extraordinarium als einmalige Ausgaben für Seehäfen und Seeschiffahrtsverbindungen ausgesetzte Summe beläuft sich auf 10 399 400 Mark, die in 25 Positionen vorthoit wird. Wir entnehmen, dass zur Herstellung einer neuen Leuchtfeueranlage zu Arcona Mk. 100 000; zur Errichtung eines Leuchtfeuers zu Staberhuk auf Fehmarn Mk. 40 000 und zur Errichtung eines electrischen Schnellblinkfeuers auf Helgoland Mk. 278 000 veranschlagt sind. Dieser Entschluss der preussischen Regierung wird besonders von denjenigen seemännischen Kreisen mit Genugthuung begrüsst werden, die es sich seit Jahren zur Pflicht gemacht hatten, öffentlich und privat, in Schrift und Wort, die verbesserungsbedürftige Qualität der Feuer von Helgoland und Arcona zu kennzeichnen. Statt des vom Deutschen Nautischen Verein und vom Verband Deutscher Seeschiffvereine beantragten Feuerschiffs im Fehmarnbelt soll auf Staberhuk ein Feuer errichtet werden. Es wird Sache genannter Vereinigungen sein, auf dem nächsten Vereins- resp. Verbandstage die Nothwendigkeit des vorjährigen Antrages so zu begründen, dass nicht wieder wie im letzten Jahre eine dem Inhalt ähnliche Absage des preussischen Ministers erfolgt.

Die Eröffnung des Tiefhafens bei Cuxhaven, an welchem nun bereits zehn Jahre gebaut wird, kann dem Vernehmen nach erst im Jahre 1901 erfolgen. Das Hinderniss ist einerseits die Ver-

schlickung des neuen Hafens, andererseits der noch fehlende Abschluss wegen der Verbindung durch Schienengeleise mit dem Bahnhofe, wie denn auch mit der Erbauung der Wartehäuser und den Zollabfertigungsstellen noch nicht begonnen ist. Bekanntlich gedenkt die Hamburg-Amerika-Linie die Abfertigung ihrer Schnelldampfer nach Cuxhaven zu verlegen und hat auch zu diesem Zwecke Terrains zur Erbauung von Wohnungen für ihre Beamten und Arbeiter erworben. Die einzelnen bisher fertig gestellten Häuser sind inzwischen auch anderweitig bis 1901 vermietet worden. Bisher ist der neue Hafen trotz seiner Fertigstellung nur ganz vereinzelt benutzt worden. Die Baukosten betragen ungefähr 7 000 000 Mk.

Den vom Reichsamt des Innern redigirten »Nachrichten für Handel und Industrie« entnehmen wir folgende Tabelle.

Länder	Zahl der Handels-Schiffe	1894	Zahl der Handels-Schiffe	1899
		Tonnen-Gehalt		Tonnen-Gehalt
Grossbritannien .	9 333	11 563 997	9 044	12 587 904
Colonien	2 526	1 224 285	2 009	1 077 408
Vereinigte Staaten	3 285	1 964 359	3 150	2 448 677
Deutschland . . .	1 819	1 735 683	1 604	2 113 981
Norwegen	3 394	1 710 313	2 663	1 643 217
Frankreich	1 174	1 052 022	1 151	1 179 515
Italien	1 358	796 247	1 162	855 476
Spanien	877	564 404	712	621 143
Russland	1 190	492 202	1 159	594 434
Schweden	1 479	505 711	1 373	552 785
Niederlande . . .	514	442 071	383	444 450
Dänemark	844	323 801	760	422 856
Oesterr.-Ungarn .	347	298 674	284	349 814

Der Zweck, vorstehende Zahlen hier wiedergegeben zu haben, ist weniger dem Gedanken entsprungen, die Entwicklung der Handelsflotten vorbezeichneter Länder an Zahlenbeispielen zu veranschaulichen, als auf die ungeheure Abnahme der Schiffsanzahl hinzuweisen. In fünf Jahren 2596 Schiffe weniger; davon fallen allein 215 auf Deutschland. Diese Abnahme an Schiffen zugleich mit einer bedeutenden Räumtezunahme ist eine der vielen Erscheinungen, welche die Centralisation des Capitals in unserer Zeit gezeitigt hat. Die immer schärfer hervortretende Concurrenz auf dem Weltfrachtenmarkt führte zu ständiger Vergrößerung der Schiffe. Mit dem Zeitgeist fortschreitende und capitalkräftige Rhedereien waren gezwungen, Schiffe grösster Dimensionen zu bauen und die im Besitz befindlichen kleineren, unzeitgemässen Fahrzeuge zu veräussern. Die Folge war, wie Figura oben zeigt, eine Abnahme der Schiffsanzahl begleitet von einer Zunahme an Schiffsräumen. Diese durch die Rheder herbeigeführte Maassnahme, als Folge veränderter Verkehrsverhältnisse, betrachtet der Seemannsstand, ganz besonders der Schiffsführer und Schiffsofficier mit recht gemischten Gefühlen. Beschränken wir unsere Betrachtungen auf deutsche Verhältnisse. Was bedeutet für die geschilderten Seemannskategorien die Abnahme von 215 Seeschiffen? Es bedeutet die Abnahme von 215 Schiffsführer- und mindestens ebensovieler Steuermannsstellen innerhalb einer fünfjährigen Periode. Die nothwendige Folge müsste, da nachweisbar der Besuch der deutschen Navigationsschulen nennenswerth nicht abgenommen hat, logischer Weise ein Ueberangebot von Personal sein. Es müsste sein. Was hat aber statt dessen Platz gegriffen. Ein allseits fühlbarer Mangel an Steuerleuten und Seeleuten überhaupt. Wie ist diese anormale Erscheinung zu erklären? Sollten die hamburgischen Vereine »Deutscher Seeschiffer« und »Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine« doch Recht haben, wenn sie unabhängig voneinander zu dem Beschluss kamen: »Der zur Zeit herrschende Personalmangel wird schneller und wirksamer durch bessere Heuer und Behandlung des Personals als durch die Ergreifung anderer Maassregeln gehoben.« Wer der Anschauung, die etwa tausend deutsche Schiffsofficiere aller Grade überzeugt bekennen, zustimmt, gelangt nothgedrungen zu folgender Behauptung: »Ein Personalmangel, wie er heute herrscht, hätte niemals eintreten können, wenn die wirtschaftliche und sociale Stellung des Seemanns besser wäre, als diejenige solcher Berufszweige am Lande, denen sich der heutige Seemann, sobald die Gelegenheit günstig ist, widmet.« Oder ist es Anders?

Eine recht interessante Zusammenstellung über **englische Rhedereien** finden wir in »Syren and Shipping«. Ausser den Namen, dem Raumgehalt, dem Vermögen, dem Buch- und nominellen Werth des schwimmenden Materials der namhaftesten englischen Dampferrhedereien, sind auch die letztjährige Dividende und das Durchschnittsalter der Schiffe angegeben. Wir entnehmen der Tabelle das Folgende:

Gründungs-jahr	Name der Rhederei	Tonnage	Letzte Dividende	Durchschnittsalter der Schiffe
1852	African Steam	94 951	18 s. per share	10
1872	Amazon Steam	11 664	4 pc.	10 $\frac{1}{2}$
1856	British India	274 043	10 pc.	13 $\frac{1}{2}$
1882	China Mutual	43 670	10 pc.	5
1881	Castle Line	87 619	20 s. per share	6 $\frac{3}{4}$
1878	Cunard	112 644	3 $\frac{1}{2}$ pc.	12
1882	Dundee Gem.	7 744	10 pc.	17
1881	Dundee Loch Line ..	20 288	5 pc.	12
1824	General Steam	50 484	{ Pref. 5 pc. Ord. 2 pc.	16
1881	Indo-China Steam ..	60 639	{ 6 pc. and bonus 2 pc.	10
1889	King Line	11 706	8 pc.	3 $\frac{1}{2}$
1892	Leyland	134 925	11 pc.	12 $\frac{1}{2}$
1871	Mercantile	34 061	15 pc.	8
1884	Neptune	23 804	10 pc.	5
1873	New Zealand	79 506	4 pc.	7 $\frac{1}{2}$
1878	Orient	40 307	Nil	15 $\frac{1}{2}$
1840	Pacific Steam	113 441	£15s. per share	9 $\frac{3}{4}$
1840	P. and O.	272 428	{ Pref. 5 pc. Def. 10 pc. & bonus 2 pc.	9 $\frac{3}{4}$
1839	Royal Mail	84 861	£ 3 per share	13 $\frac{3}{4}$
1882	Shaw Savill	43 4108	5 pc.	8 $\frac{1}{4}$
1864	Tyne Steam	9 596	6 $\frac{1}{4}$ pc.	16 $\frac{1}{2}$
1853	Union	103 974	5 $\frac{1}{2}$ pc.	7
1875	Union, New Zealand	74 439	5 pc.	13 $\frac{3}{4}$
1863	West India and Pacific	81 822	10 pc.	7 $\frac{1}{4}$

Dieser Gegenüberstellung setzten wir nach »Fairplay« die für 1900 geschätzten **Dividenden** der prominentesten **Hamburger und Bremer Dampfer-rhedereien** entgegen. Die in Klammer befindlichen Zahlen zeigen nach »Moniteur Maritime« das Ergebniss des letzten Jahres an:

Hambur-Amerika Linie	(8) 8 pCt.
Hamburg-Südamerik. D.-Ges.	(16) 10
Kosmos-Linie	(9) 11
Deutsche Austral-Linie	(10) 10-12
Deutsche Ost-Afrika-Linie	(3) 5
Deutsche Levante-Linie	(9) 6-7
Norddeutscher Lloyd	8 pCt.
Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen .	16
»Neptun«, D.-Ges.	12
»Argo«, D.-Ges.	6-7
Bremer »Vulcan«, Schiffbau-Ges. .	12-14

Wir beschränken uns auf die Registrirung vorstehender Zahlen. Ein Commentar unterbleibt, weil

wir nicht wissen, ob das benutzte Material authentisch ist.

Den nachstehenden Ausführungen über die **Kohlenaus- und -Einfuhr** von resp. nach **Hamburg** liegt der 25. Jahresbericht der Hamburger Kohlenfirma Bd. Blumenfeld zu Grunde. Wir erfahren, dass die Einfuhr westphälischer Steinkohlen in den verflossenen 25 Jahren von 60 000 T. auf 1 645 000 T. gestiegen, während der Import englischer im Laufe der letzten 20 Jahre von 1 Million Tons auf 2.4 erhöht ist. Es muss hierbei bemerkt werden, dass die Einfuhr westphälischer Kohlen gegen die des Vorjahres um ca. 6000 T. abgenommen hat, während die englische Zufuhr im gleichen Zeitraum um beinahe 400 000 T. gewachsen ist. Am Ende vorigen Jahres war das Verhältniss ein anderes. Der Raumgehalt der aus Westphalen zugeführten Kohlen zeigte gegen den Import von 1897 ca. 200 000 T. Zunahme, die englische Zufuhr 100 000 T. Abnahme. An diese Erscheinung knüpften wir im vorigen Jahre die hoffnungsfreudigen Worte, die deutsche Kohlenindustrie möge sich immer mehr vom ausländischen Kohlenmarkte unabhängig machen, damit, falls Deutschland in einen Krieg verwickelt werde, die Productionsfähigkeit deutscher Gruben den einheimischen Consum befriedigen könne. Die oben citirte Firma erklärt den vorjährigen Rückgang des englischen Imports in folgender, einwandsfreier Weise: Der Rückgang des Importes englischer Kohlen im Jahre 1898 war nur verursacht durch den bedeutenden Ausfall, welchen der grosse Bergarbeiter-Strike in Wales in den Sommermonaten 1898 bewirkt hatte. Der diesjährige Niedergang der westphälischen Kohlenzufuhr nach Hamburg findet seine Erklärung neben verschiedenen Ursachen, besonders in der wachsenden Kohlennachfrage aus dem deutschen Binnenlande selbst.

„Das westphälische Cocessyndicat, so heisst es im Bericht, konnte seinen Abnehmern die geforderten Quantitäten nicht liefern, und es mussten zeitweilig sogar Coeos von England direct in das Ruhrgebiet, also dem eigentlichen Sitze der heimischen Cokeproduction, eingeführt werden, da die westphälischen Cokereien vor der Unmöglichkeit standen, der drohenden Cokesnoth zu begegnen. Aber auch in den übrigen Brennmaterialien, einschliesslich Haushaltkohlen, welche bei dem früh eintretenden Winter bald knapp wurden, und Briketts, konnte der Nachfrage seitens der westphälischen Zechen nicht genügt werden, während auffallender Weise von den englischen Zechen bis Anfang October jedes gewünschte Quantum, und zwar zu den billigsten Preisen geliefert werden konnte. Es ist dies ein Beweis dafür, dass der colossale Aufschwung der Industrie in Deutschland die englische Industrie bei weitem nicht im selben Masse berührt hatte. Erst von Mitte October ab, als sich die Einflüsse des Krieges zwischen England und Transvaal durch die grossen Kohlenankäufe der englischen Regierung fühlbar machten, trat auch eine Preissteigerung in Eng-

land ein, die dann allerdings innerhalb kurzer Zeit die Preise unverhältnissmässig in die Höhe trieb.“

Ferner lesen wir, dass sich auch im verflossenen Jahre, allerdings nur auf kurze Zeit, ein recht unangenehmer Wagenmangel bemerkbar gemacht habe. Tausende von Tonnen mussten wegen der Unmöglichkeit sie zu verladen auf die Halden gestürzt werden, und zu wiederholten Malen mussten auf den bedeutendsten Zechen ganze Arbeiterschichten aus den Gruben wieder ausfahren. Es liegt hierin eine Quelle von Calamitäten, deren möglichst baldige Abstellung geradezu zu den Lebensfragen der vaterländischen Industrie gehört. Diese geschilderte Calamität würde zweifellos durch Vermehrung der Wassertransportgelegenheiten gehoben werden.

Nachstehendes Schreiben ist der Redaction vom Hamburger Seemannsverein mit der dringenden Bitte um Veröffentlichung zugegangen. Wir sind dem Wunsche nachgekommen, nicht weil wir die in der untenstehenden Resolution zum Ausdruck gebrachten Gedanken billigen, sondern weil wir einem Theil unserer Leser, den Schiffsführern und Schiffsofficieren, die Anschauung derjenigen Personen vor Augen führen wollen, mit denen sie in der Ausübung des Berufs täglich und stündlich zusammen kommen. Als völlig unparteiische Beurtheiler glauben wir sagen zu dürfen, dass **„Hamburgs Seeleute“**, so begründet mancho ihrer Klagen auch sein mögen, sich selbst und ihren Interessen ein grösseres Verdienst erworben hätten, wenn in der Resolution statt der vielen Kraftworte (Rohheit, Habsucht, Geldgier, Ausbeutung, Nothschrei etc.) Ausdrücke gebraucht wären, die den Schluss zulassen, von ihrem Verfasser in ruhiger sachgemässer Weise anstatt in unüberlegter Aufregung angewandt zu sein. Wenngleich wir überzeugt sind, dass der Wortlaut der sog. **Protest - Resolution** vorher längst festgesetzt war, lässt sich der Eindruck, als ob hier zu viel also in Aufregung gesprochen ist, nicht verwischen. Ein solcher Eindruck aber führt nothwendig zu der Folgerung, die in Worte gekleidet etwa heissen würde, „die Versammelten haben unter dem Einfluss einer wohlüberlegten, mit Schlag- und Kraftworten gespickten Rede gestanden, als sie der be- antragten Resolution ihre Zustimmung gaben.“ Diese Kundgebungen in Superlativausdrücken haben meistens eine verfehlte Wirkung. Ein vorurtheilsfreier Leser ist leicht geneigt an Uebertreibungen zu glauben, während die Personen, gegen die man derartige Angriffe schleudert, die erwünschte Antwort verweigern, weil ihnen mit Recht eine Erwiderung in ähnlichem Jargon ebensowenig am Platze scheint,

wie mit Höflichkeitsphrasen getränkte Redensarten.
— Nachstehend der Wortlaut:

»Hamburger Seeleute nahmen in einer stark besuchten Versammlung Stellung zu dem Entwurf der neuen Seemanns-Ordnung und nach einem einleitenden Referat des Coll. A. Störmer und P. Müller wurde folgende Protest-Resolution einstimmig angenommen:

Wir, die heute am 10. Januar 1900 in der »Concordia«, St. Pauli, versammelten seemannischen Arbeiter sprechen unser tiefes Bedauern darüber aus, dass die Deutsche Reichsregierung, wie die Entwürfe der neuen Seemanns-Ordnung und der diesbezüglichen Nebengesetze beweisen, unsern Forderungen gegenüber ein so geringes Entgegenkommen gezeigt hat. Seit dem Bestehen des Deutschen Reichs sind die für den gewerblichen Arbeiter bestehenden Gesetze wiederholt zu Gunsten der Arbeiter abgeändert, während für uns Seeleute in dieser Beziehung in den ganzen nahezu 30 Jahren radikal gar nichts geschehen ist. Mit desto grösserer Zuversicht erwarteten wir nunmehr ein weit geneigteres Eingehen auf unsere Forderungen, zumal dieselben durchschnittlich als recht bescheiden von jedem ehrlich denkenden Menschen bezeichnet werden müssen. Wir sehen uns jedoch arg getäuscht; nach wie vor sollen wir der Willkür, der Rohheit und der Ausbeutung in den meisten Fällen schrankenlos preisgegeben sein; demzufolge haben wir das Empfinden, dass die Rechte der Rheder nach jeder Richtung hin vollkommen gewahrt sind, dass wir aber als Staatsbürger zweiter Classe von der Gesetzgebung sollen behandelt werden, trotzdem wir als deutsche Seeleute anerkanntermaassen schon so häufig in den Stunden ernster Gefahr einen sehr hohen Grad von Mannesmuth und Aufopferung für das Leben und das Eigenthum Anderer bewiesen haben. Wir sind keine Soldaten oder Gefangene, wir sind auch keine Diensthoten oder gar Schulkinder, die leider noch durch Prügelstrafe heute zur Reason gebracht werden, sondern wir sind Männer und Staatsbürger, die in ihrem schweren Beruf und auch dem Staate gegenüber ihre volle Schuldigkeit bisher gethan hatten und auch in Zukunft thun werden. Und deshalb fordern wir von der Gesetzgebung zum Mindesten eine Gleichstellung mit dem gewerbl. Arbeiter und mit jedem Staatsbürger, soweit es unser eigenartiger Beruf zulässt und wir es in unsern Anträgen zum Ausdruck gebracht haben. Wir erwarten von den Gesetzgebern eine ebenso eingehende Prüfung unserer Anträge als der seitens der Regierung formulirten — was die Regierung als socialdemokratische Anträge bezeichnet, das sind eben unsere der soc.-demokr. Fraction unterbreiteten Anträge — und deshalb bitten wir auch wiederum speciell die Vertreter des Proletariats, da nur sie einzig und allein für unsere Interessen mit aller Energie bisher eingetreten sind, auch bei diesen Gesetzentwürfen wiederum ihre volle Kraft zur Verbesserung unserer elenden Lage einsetzen zu wollen und dem Willkürzustand im Schiffahrtsgewerbe endlich ein Ziel zu setzen. Unser Leben und unsere Gesundheit stehen uns bei Weitem höher als die Habsucht und die Geldgier der Rheder, und deshalb werden wir auch nicht aufhören, unsere Klagerufe und Nothschreie so lange und so laut erschallen zu lassen, bis sie endlich das uns genügende Gehör gefunden haben werden.»

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievera.

3) Schleppdienst im Kaiser Wilhelm-Canal. Haftung des Canalamts.

Der Ewer »Anna«, der eine Ladung Mais an Bord hatte, passirte im März 1897 den Kaiser Wilhelm-Canal im Schlepptau des der Canalverwaltung gehörigen Dampfers »Schwerin« und erlitt dabei Havarie. Der Eigenthümer der ebenfalls beschädigten Ladung verklagte das Canalamt auf Schadenersatz, indem er Beweis dafür antrat, dass der Unfall auf einem Verschulden des Schlepperführers beruhe. Das Landgericht in Kiel erkannte im Sinne des Klägers, während das Oberlandesgericht daselbst — ohne die Frage des Verschuldens des Schlepper-Capitäns zu erörtern — die Klage aus Rechtsgründen abwies, weil das Canalamt für ein solches Verschulden nicht hafte. Hergeleitet wurde dies aus § 1 der damals gültigen Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Canal (vom 28. August 1896):

»Jeder Schiffsführer, der den Canal befährt, muss einen . . . Abdruck dieser Betriebsordnung, die auch für das Rechtsverhältniss zwischen der Canalverwaltung und ihm bzw. seinem Rheder maassgebend ist, an Bord haben und ist für die genaue Befolgung ihrer Vorschriften . . . durch die gesammte Besatzung seines Fahrzeuges verantwortlich.

Das Deutsche Reich übernimmt keinerlei Verpflichtung zur Ersatzleistung für Schäden, welche die Schiffe im Canal erleiden, selbst wenn ein Verschulden der Canallotsen oder anderer Angestellter der Canal-Verwaltung dabei in Frage kommt.»

Das Oberlandesgericht nahm an, dass der Ewerführer sich dieser Bedingung, wie überhaupt der ganzen Betriebsordnung stillschweigend unterworfen und dabei zugleich als Mandatar der Ladung gehandelt habe, sodass auch dem Kläger diese Bestimmung entgegen stehe. Das Reichsgericht hat dieses Urtheil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das O.-L.-G. zurückverwiesen.

An sich kann kein Zweifel darüber bestehen, dass der Reichsfiscus für den Schaden verantwortlich ist, den eine Person der Besatzung der von der Canalverwaltung gehaltenen Schleppdampfer einem Dritten durch Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Dies trifft sowohl zu, wenn der Canal als Binnengewässer gelten muss, als auch wenn er eine Seestrasse ist. Ersteren Falls folgt die Haftung aus §§. 3 und 4 des Binnenschifffahrtsgesetzes, letzteren Falls aus Art. 451 und 452 des Handelsgesetzbuchs, da für die Benutzung der Schleppdampfer eine Gebühr erhoben wird, mithin die Schleppdampfer als Schiffe anzusehen sind, die zum Erwerbe dienen. Die Frage aber, ob diese durch die allgemeinen Gesetze begründete Haftung

durch den § 1 der Betriebs-Ordnung ausgeschlossen ist, muss verneint werden.

Der Kaiser Wilhelm-Canal ist auf Grund des Reichsgesetzes v. 16. März 1886 hergestellt, um nicht nur den Zwecken der Kaiserl. Marine, sondern auch (§ 3) dem allgemeinen Verkehr als öffentliche Strasse zu dienen. Für die Unterhaltung und den Betrieb des Canals ist durch Allerhöchsten Erlass vom 15. Juni 1895 eine dem Reichsamte des Innern unmittelbar nachgeordnete Reichsbehörde unter der Bezeichnung Kaiserliches Canalamt mit dem Sitze in Kiel errichtet worden. Von dieser Behörde ist die Betriebsordnung vom 28. August 1896 erlassen. Diese enthält die erforderlichen Vorschriften über die Zulassung zur Fahrt durch den Canal, die Anmeldung, das Verhalten im Canal und nimmt hinsichtlich der zu zahlenden Abgaben und Gebühren Bezug auf den angehängten Tarif, der auf dem Allerhöchsten Erlass vom 4. August 1896 und den Reichsgesetzen vom 16. März 1896 und vom 27. Mai 1896 beruht. Hiernach war das Canalamt zuständig, für den Betrieb die erforderlichen Anordnungen zu erlassen, soweit diese zum Gebiete der Verwaltung gehören. Nicht aber konnte die Canalverwaltung in das Gebiet hinübergreifen, das der Gesetzgebung vorbehalten ist, und daher war sie nicht in der Lage, für die rechtlichen Beziehungen des Fiskus zu dritten Personen allgemeine Bestimmungen zu treffen, die durch das geltende Recht anders geregelt sind. Insbesondere konnte die Canalverwaltung nicht schlechthin verordnen, dass Niemand, der den Canal benutze, Ersatzansprüche gegen den Fiskus erheben dürfe. Unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange wegen einer schadenbringenden Handlung Ersatz zu leisten sei, ist von der Rechtsordnung bestimmt. Diese gestattet zwar, beim Abschlusse eines Vertrages die Verpflichtung zum Schadensersatz auszuschliessen, setzt indes auch in dieser Beziehung der Vertragsfreiheit Schranken; dagegen kennt sie keinen allgemeinen Grundsatz, der es ermöglichte, die im Rechte begründete Verantwortlichkeit für Schaden, der einem Andern ausserhalb eines bestehenden Vertragsverhältnisses zugefügt wird, durch einseitige Willenserklärung abzulehnen. Darauf aber läuft die Auslegung hinaus, die dem § 1 Abs. 2 der Betr.-Ord. gegeben werden müsste, wenn auf Grund dieser Bestimmung die Klage abgewiesen werden sollte. Denn die vorgeschriebene Anmeldung eines Schiffes zur Fahrt durch den Canal (§ 17) und die darauf erfolgende Zulassung ist nicht als Abschluss eines Vertrages, der die Benutzung des Canals zum Gegenstande hätte, anzusehen und das Canalamt nicht als Partei, die die Benutzung des Canals vertragsmässig gestatte. Der Canal ist eine öffentliche Verkehrsstrasse und das

Canalamt die Obrigkeit, die den Betrieb zu leiten hat. Mit Rücksicht hierauf ist diese Behörde u. a. dazu berufen, allgemeine Bestimmungen darüber zu treffen (§§ 2 bis 4 Betr.-Ord.), welche Fahrzeuge überhaupt den Canal befahren dürfen, dagegen ist sie nicht in der Lage, Fahrzeuge, die den gestellten Bedingungen entsprechen, zurückzuweisen. Sie darf deshalb auch nicht die Zulassung von willkürlichen Bedingungen, selbst nicht von solchen, die bei Abschluss eines Vertrages möglich wären, abhängig machen, und kann sich deshalb nicht darauf berufen, dass sie anderenfalls die Zulassung verweigert haben würde. In Folge dessen lässt sich die rechtliche Wirksamkeit der in § 1 Abs. 2 Betr.-Ord. vorgesehenen Ablehnung der gesetzlichen Haftpflicht auch nicht daraus herleiten, dass nach Absatz 1 ebendaselbst die Betr.-Ord. für den Schiffsführer, der den Canal befährt, in Ansehung seines Rechtsverhältnisses zur Canalverwaltung maassgebend sein soll; denn durch das Befahren allein wird ein Vertragsverhältnis nicht begründet und für Handlungen ausserhalb eines Vertrages bestimmt das Gesetz, wann Haftung eintritt.

Endlich ist es ohne Belang, dass der Führer des Ewers »Anna« nicht nur den Canal befahren, sondern auch ein Schleppschiff der Canalverwaltung in Anspruch genommen hat. Es ist zwar das Verlangen, geschleppt zu werden, und die Stellung eines besonderen Schleppers oder die Einreihung in einen Schleppzug als Vertrag aufzufassen, die Bestimmung in § 1 Abs. 2 der Betr.-Ord. kann aber nicht als Theil dieses Vertrages gelten. Denn keine Bestimmung der Betr.-Ord. deutet darauf hin, dass für den Schleppvertrag Besonderes gelten solle, auch ist im Processe nicht behauptet worden, dass der Ewerführer irgend welche besondere Bedingungen eingegangen sei. Auch § 1 Betr.-Ord. gibt keinen Anhalt dafür, dass er für geschleppte Schiffe insbesondere zu gelten habe, es erscheint vielmehr, wie auch die Ueberschrift des Abschnittes I zeigt, als »allgemeine Bestimmung«, die für jedes in den Canal eingelaufene Fahrzeug nur deshalb gelten soll, weil es den Canal befährt. Eine solche Bestimmung hätte jedoch nur kraft eines Gesetzes getroffen werden können und ein solches ist nicht erlassen.

Daher kann unentschieden bleiben, ob die Canalverwaltung mittels Abschlusses eines besonderen Schleppvertrages die Haftung des Reichsfiskus für ein Verschulden des Schlepperführers rechtswirksam hätte ausschliessen können, und ebenso ob die Bestimmungen eines solchen Vertrages eventuell dem Ladungs-Interessenten entgegengehalten werden könnten.

Urtheil des I. Civ.-Sen. vom 2. December in Sachen Wille & Christiansen gegen Reichsfiskus Rep. I 322/99.

Handelskammerberichte (1899).

a. Bremen.

Das Jahr 1899 war für die **bremische Dampfschiffs-Rhederei** im Allgemeinen ebenso günstig wie das Jahr 1898. Im europäischen Verkehr konnten die Frachten sich bis zum Herbst über dem Stande der von 1898 halten; im überseeischen Verkehr konnten sie trotz bedeutender Vermehrung der Tonnage die Höhe des Vorjahres behaupten. Ein wegen des geringen Getreidebedarfs Nordeuropas erwarteter Frachtenrückgang scheint durch die Verwendung vieler Schiffe für englische Kriegstransporte nach Südafrika ausgeglichen zu werden. Der Verkehr des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien hat sich mit der vierzehntägigen Fahrt bedeutend gehoben. Der erste der für die vermehrte Fahrt eingestellte neue Reichspostdampfer »König Albert« hat im Herbst seine Reisen begonnen und in allen Anlaufhäfen berechtigtes Aufsehen erregt.

Der **Passagierverkehr** hat wiederum erheblich zugenommen. Die Zwischendecksbeförderung wies bis spät in den Herbst hinein Ziffern auf, wie sie sich in vergangenen Jahren nur in den Frühjahrs- und Frühsommermonaten ergaben. Auch der Zuwachs des Cajütverkehrs ist ganz bedeutend. Beides dürfte auf das allgemeine Aufblühen des Handels und der Industrie sowie auf die Zunahme des Wohlstandes in den Vereinigten Staaten von Amerika zurückzuführen sein. Der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse« hat seine Stellung als schnellster Handelsdampfer der Welt unverändert behauptet. In diesem Jahre wird der Norddeutsche Lloyd wieder eine Reihe neuer Dampfer sowohl für seine Linien nach Nordamerika wie für die Reichslinien und die ostasiatische Frachtdampferlinie in Fahrt stellen. Die für die amerikanischen Linien bestimmten Dampfer sind sämtlich Doppelschraubendampfer von 7500 bis 12500 Reg.-T. Bis auf zwei Frachtdampfer werden alle diese Dampfer auf deutschen Werften erbaut. Ausserdem ist bei der Werft des »Vulcan« in Stettin ein neuer Doppelschrauben-Schnelldampfer von grössten Dimensionen in Auftrag gegeben. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa« hat ihren Frachtdampferverkehr ruhig und stetig weiter entwickelt. Sie hat zur Zeit vier neue Dampfer im Bau, zwei für die indischen Linien und zwei für die Fahrt nach dem La Plata. Für die Linie Bremen-New-Orleans, die von der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo« befahren wird, fehlte es hier an Ausladung, so dass solche in Antwerpen und Hamburg genommen werden musste. Von New-Orleans ausgehend war das Frachtgeschäft nicht so gut wie im Vorjahre, namentlich im letzten Vierteljahr wegen der Verzögerung in der Ausfuhr der Baumwollenernte. In der englischen Fahrt der »Argo« hat sich das ausgehende Geschäft recht gut entwickelt. Durch das Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung ist die Verbindung zwischen dem Inlande und Bremen erheblich verbessert worden, wie an anderer Stelle eingehender berichtet werden wird, so dass ein Theil des Waarenverkehrs der früherseinen Weg über ausländische Häfen des Continents nahm, jetzt nach Bremen gezogen werden kann. Bei der fortschreitenden Verbesserung der Dampferverbindungen Bremens mit überseeischen Häfen ist naturgemäss die indirecte Einfuhr über England zurückgegangen. Nach Russland (St. Petersburg und Reval) gestaltete sich der ausgehende Verkehr gut, ebenso der Verkehr von dort hierher bis auf die ersten vier Monate des Jahres, in denen es wegen des schlechten Ausfalls der russischen Getreideernte an Ladung fehlte. Auf den von der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun« befahrenen Routen herrschte wiederum ein lebhaftes Güterangebot.

Der auf Grund des Gesetzes vom 1. Februar 1890 zwischen dem Reiche und der Deutschen Ost-Afrika-Linie abge-

schlossene Vertrag wegen Errichtung und Unterhaltung einer Postdampfschiffs-Verbindung mit Ost-Afrika wird im Herbst ablaufen. Für den Fall seiner Erneuerung ist es dringend erwünscht, dass Bremen unter die Häfen der Hauptlinien aufgenommen wird. Bremen bezieht jährlich für etwa 10 Mill. Mark Capwolle über England. Bei einem so werthvollen Artikel aber, wie Wolle, kommt eine Zeitersparniss, wie sie in der Ermöglichung eines directen Bezuges liegt, erheblich in Betracht, und die hiesigen Woll-Importeure würden daher gewiss vorzugsweise ihre Waaren den deutschen Schiffen zuweisen, wenn sie dazu durch Aufnahme unseres Hafens in die Postdampfschiffsverbindung in den Stand gesetzt würden. Auch die Ausfuhr von Bier, Glas, Cement, Linoleum und Jute-fabrikaten, den Erzeugnissen der Industrie Bremens und seines Hinterlandes, würde durch diese Aufnahme eine wesentliche Erleichterung erfahren. Für die Betheiligung Bremens an einer Postdampfschiffsverbindung mit Ost-Afrika sprechen also sehr beachtenswerthe Rücksichten, welche auch an maassgebender Stelle anerkannt worden sind.

Die Lage der **Segelschiffs-Rhederei** hat sich im Laufe des verfloffenen Jahres weiter gebessert. Wenn auch die Ausfrachten im Vergleich mit dem Vorjahre kaum gestiegen sind — erst im letzten Vierteljahr trat eine wohl nur vorübergehende Erhöhung der englischen Kohlenfrachten ein, hervorgerufen durch den grossen Bedarf der englischen Regierung an Dampferräumen für den Krieg in Südafrika —, so haben doch die Heimfrachten eine erhebliche Aufbesserung erfahren. Besonders vortheilhafte Raten wurden im Herbst von den grossen Getreideplätzen an der Westküste Nordamerikas sowie in etwas geringerem Maasse von den Salpeterhäfen Chiles bewilligt. Aus der Reisfahrt von Ostindien nach Europa werden Segler mehr und mehr verdrängt. Die wenigen Holzschiffe, die jetzt Petroleum in Barren transportiren, erzielen eine lohnende Beschäftigung. Die englische Kohlencharter, deren Umgestaltung am Schluss des Jahres 1898 in Aussicht stand, ist dahin abgeändert, dass im Falle eines Strikes in den Kohlenhäfen sowohl der Befrachter wie der Rheder unter gewissen Bedingungen das Recht haben, die Charter aufzuwerfen. Sowohl für Officiere wie für die übrige Bemannung hatten die Segelschiffsrheder höhere Gagen zuzugestehen. Schiffsofficiere suchen vorzugsweise Anstellung auf Dampfern, da sie dort bei der starken Zunahme der Dampfschiffahrt besser fortzukommen hoffen. Da Neubauten bei der grossen Inanspruchnahme der Werften durch die Dampfschiffsrhederei und bei den hohen Materialpreisen nach wie vor kaum vorkommen — nur in Frankreich wurden mit Hilfe der Staatsprämien noch grössere Segelschiffe gebaut —, ist der Werth der älteren Segelschiffe abermals nicht unerheblich gestiegen.

Die **Schiffswerften** erfreuten sich wie im Jahre 1898 im Allgemeinen wieder einer recht guten Geschäftslage; Aufträge zu Schiffsneubauten gingen trotz der durch eine wesentliche Steigerung der Materialpreise und der Arbeitslöhne erhöhten Kostenpreise so zahlreich ein, dass die deutschen Werften ausserordentlich stark beschäftigt waren, und viele Bauten für deutsche Rechnung ins Ausland vergeben werden mussten. Die Actiengesellschaft »Weser« brachte zur Ablieferung einen Tonnonlegedampfer, einen Schleppdampfer, einen Dampfbagger, einen Schlickbagger, ein grosses Verschlussponton und verschiedene Maschinen, Kesselanlagen und Apparate. Im Bau befinden sich der Kreuzer »Niobe«, zwei ähnliche Kreuzer, ein Seedampfer, zwei Ebbethore und zwei Fluththore. Auf der Werft von **Joh. C. Tecklenborg A.-G.** wurden drei Dampfer aus Stahl von zusammen 9060 R.-T. und 4225 ind. Pferdekraften (darunter der Dampfer »Köln« des Norddeutschen Lloyd mit 7410 R.-T.) fertiggestellt, ausserdem ein Kessel von 65 qm Heizfläche, 4 Dampfmaschinen für Dynamos, 4 Centrifugal-pumpen, 27 Railton und Campbell's Patent-Filterapparate,

zwei Verlängerungen von Fischdampfern und verschiedene grössere Reparaturen. Im Bau blieben: drei Dampfer aus Stahl von zusammen 17 760 R.-T. und 9250 ind. Pferdekraften (darunter für den Nordd. Lloyd die Dampfer »Frankfurt« mit 7440 R.-T.) und »Neckar« mit 10200 R.-T.), drei Dampfmaschinen für Dynamos und zwei Centrifugalpumpen. Die Werkstätten des Bremer »Vulcan« in Vegesack sind gleichfalls für lange Zeit noch ausreichend mit Aufträgen versehen. Zur Ablieferung gelangten: fünf Fracht- und Passagierdampfer, sechs Segelfahrzeuge für den Fischfang mit zus. 50 000 R.-T. Raumgehalt und 4000 ind. Pferdekraften, acht Dampfmaschinen, elf Dampfkessel, sowie verschiedene Eisenconstructions und grössere Reparaturarbeiten. Im Bau verbleiben sechs Fracht- und Passagierdampfer mit zusammen 21 000 R.-T. und 11 000 ind. Pferdekraften, sieben Dampfmaschinen, 22 Dampfkessel, Eisenconstructions und anderes.

b. Kiel.

Die wirtschaftliche Lage ist im Allgemeinen als befriedigend zu bezeichnen, insbesondere hat der Schiffbau an der Kieler Förde, wo ausser der kaiserlichen Werft zwei grosse Etablissements, die Germaniawerft und die Howaldtwerke, sowie verschiedene kleinere Schiffbauanstalten vorhanden sind, ein gutes Ergebniss gezeitigt. Die Aufträge für Schiffbauten, Reparaturen etc. sind gestiegen, weil sämtliche Materialien, sowie die Löhne in die Höhe gegangen sind. An tüchtigen Schiffbau-Handwerkern herrscht Mangel. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter betrug auf der kaiserlichen Werft 6000, auf der Germaniawerft rund 2000, auf Howaldtwerke 2400.

Das Rhedereigenschaft ist im Allgemeinen günstiger gewesen, da der vorige milde Winter keine Störungen brachte und die Frachten von sowie nach der Ostsee eine Aufbesserung erfahren haben und sich überhaupt in der Schifffahrt nach allen Richtungen eine Belebung bemerkbar machte. Die theilweise schlechte Ernte in Russland 1898 hat auf den Export nachtheilig gewirkt, doch brachte die 1899er Ernte reichlichere und lohnendere Beschäftigung. Der Kaiser Wilhelm-Canal bietet namentlich für den Verkehr zwischen Elb- und Weserhäfen einerseits, der Ostsee andererseits eine grosse Verkehrs-erleichterung. Für den Personenverkehr an der Küste waren die Witterungsverhältnisse sehr günstige, so dass die hierfür in Betracht kommenden Schiffe gut beschäftigt waren. Auch für das Schleppgeschäft im Kieler Hafen lagen, veranlasst durch Dock- und Werft-Neubauten, reichliche Aufträge vor.

Es sind im Jahre 1899 in Kiel einclariert 4301 Schiffe mit 1627 573 cbm Raumgehalt und 789 918 cbm Bestattung, gegen 4054 Schiffe mit 1521 000 cbm Raumgehalt und 690 760 cbm Bestattung, sowie 3958 Schiffe mit 1 533 409 cbm Raumgehalt und 689 673 cbm Bestattung in den Vorjahren. Zur Einnahme von Bunkerkohlen sind in diesem Jahre in Kiel 60 Schiffe eingelaufen gegen 91 im Vorjahre.

Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal betrug (1 R.-T. gleich 2,83 cbm) nach annähernden Ermittlungen für 1899:

	Zahl der Schiffe	mit R.-T.	Einnahme in Mark
1899	27 000.	3 500 000	1 800 000
1898	25 224	3 009 011	1 534 970
1897	21 904.	2 345 840	1 198 811
1896	20 068	1 751 065	963 182

Bei einer Zunahme der Fahrzeuge um ein Drittel steigerte sich die Zahl der R.-T. und die Einnahme in vier Jahren um das Doppelte.

Für das Speditionsgeschäft wird das Jahresergebniss gegen das Vorjahr zurückstehen. Im Transitverkehr via Kiel ist eine Aenderung gegen das Vorjahr nicht zu verzeichnen. Nachdem nach den ersten Ostseehäfen von Hamburg aus directe Linien eingerichtet sind, ist auf eine Besserung nicht zu rechnen. Für Kiel kommen nur noch die inländischen

Güter zur Verladung, deren Verladung via Hamburg-Freihafen durch besonders Zollformalitäten erschwert wird. Der Elbe-Trave-Canal wird dieses Gebiet vermuthlich noch mehr beschneiden. Ein erheblicher Rückgang des Transitverkehrs zeigte sich bei der Linie Kiel-Gothenburg infolge Herabsetzung der Frachten Hamburg-Gothenburg.

Die Schifffahrt konnte ungehindert während des ganzen Jahres betrieben werden.

c. Flensburg.

Noch in letzter Stunde, veranlasst hauptsächlich durch die Behauptung, dass die Provinz durch den Mittelland-Canal geschädigt werde, und dadurch, dass der Versuch gemacht wurde, an Stelle des Mittelland-Canals den s. g. Nord-Canal zu setzen, ist die Kammer in einer Petition an den Landtag für den Mittelland-Canal eingetreten. Gerade der Versuch, durch den Nord-Canal die englische Kohle ganz von dem Wettbewerbe mit der deutschen auszuschliessen, musste die Kammer zu diesem Eintreten veranlassen, denn durch das Enggehen der englischen Kohlenfracht würden die Rhedereien ihres Bezirks schwer geschädigt, ja zum Theil in ihrer Existenz bedroht werden.

Die Rhederie kann im Ganzen auf ein günstiges Jahr zurückblicken, das hinter den Vorjahren nicht zurücksteht, ausser etwa für die Rheder, die sich durch längere Contracte an die im Frühjahr gebotenen mittelmässigen Raten gebunden hatten. Die Frachten in der Nord- und Ostsee waren im Sommer und Herbst durchweg lohnend, die Kohlenfrachten stiegen namentlich langsam und stetig, erreichten im October einen recht hohen Stand, fielen aber Ende des Jahres. Die Frühjahrs-offerten für Holzfrachten aus der Ostsee waren etwas gedrückt. Als sich indessen, infolge der späten Zugänglichkeit der nördlichen Holzhäfen dort starke Holzvorräthe aufgehäuft hatten und hierdurch vielfache Verschiebungen in der Expedition der Ladungen entstanden, blieben die Frachten bis zum Schluss der Saison in steigender Tendenz. Freilich würde für Rheder, deren Schiffe gezwungen waren, wochenlang im Eis zu warten, das Geschäft sehr beeinträchtigt. Geschmälert wurde der Gewinn durch die hohen Stauerlöhne in Schweden. — Ausserhalb der Ost- und Nordsee fanden einige kleinere Dampfer ganz guten Verdienst in der Mittelmeergefahrt. Die grösseren Schiffe gingen auf transatlantische Fahrt und verkehrten sowohl auf Süd-Amerika (La Plata-Brasilien) als auch auf Häfen von Central-Amerika, um Baumwolle und Holz zu laden. Stückfrachten von La Plata mit Getreide und Vieh waren sehr günstig, kamen jedoch weniger den Schiffen, als den dieselben in Zeitcharten haltenden Befrachtern zu Gute. Baumwollen- wie Holzfrachten von Amerika warfen sehr befriedigende Gewinne ab. Die reiche Ernte in Argentinien verursachte im Herbst ein bedeutendes Steigen der Raten.

Schiffbau.

Dem Verzeichniss der Hamburger Schiffe für 1900 von J. C. Toosbuy und A. v. Appen zusammengestellt, entnehmen wir hinsichtlich der Bauaufträge Hamburger Rhedereien: Im Bau befindliche stählerne Dampfschiffe.

Hamburg-Amerika Linie: 3 in Stettin zu 36 200; 3 in Hamburg zu 16 600; 3 in Flensburg zu 17 500; 5 in England zu 33 500 Br.-R.-T., zusammen 14 Schiffe mit 105 000 Br.-R.-T.

Hamburg-Südamerik. D.-Ges.: 3 in Hamburg zu 16 500 Br.-R.-T.

Deutsche Austral-Linie: 3 in Flensburg zu 15 600, 2 in England zu 10 600 Br.-R.-T., zusammen 5 Schiffe zu 20 200 Br.-R.-T.

Woermann-Linie: 2 in Hamburg zu 6000; 2 in England zu 8000 Br.-R.-T.; zusammen 4 Schiffe zu 14000 Br.-R.-T.

Deutsche Ostafrika-Linie: 1 in Hamburg zu 5200 Br.-R.-T.

A. C. de Freitas & Co.: 3 in England zu 15900 Br.-R.-T. Dampfschiffsrhederei von 1889: 1 in Rostock zu 1520 Br.-R.-T.

A. Kirsten: 1 in Lübeck 1350 Br.-R.-T.

A.-G. „Alster“: 1 in England 4000 Br.-R.-T.

Mithin befinden sich insgesamt 33 Dampfer mit ca. 189670 Br.-R.-T. für hamburger Rhedereien im Bau. Ausserdem hat die in Hamburg domicillierte Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Ges. noch 4 Fahrzeuge in Tönning und 1 in

Bremerhaven im Bau, deren Gesamttraumgehalt ca. 5050 N.-R.-T. beträgt.

Bauaufträge. Der Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik, Vegesack schloss mit der Deutsch-Ostafrika-Linie in Hamburg den Bau zweier kleinerer Frachtdampfer für die afrikanische Küstenfahrt ab. Mit diesem Auftrag hat die Werft jetzt 8 Dampfer im Bau. Es sollen noch geliefert werden: 2 Frachtdampfer für den Nordd. Lloyd von je 7000 T., 1 Passagier- und Frachtdampfer für den Nordd. Lloyd von ca. 9000 T. Ferner ein Passagier- und Frachtdampfer von ca. 1800 T., ein Frachtdampfer von 1650 T. und ein grosser Seeschlepper; letztere 3 Dampfer sind für Bremer Rhedereien bestimmt.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Decem ber 1899).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifications-Ges.
a. deutsche Werften.						
PD.	177.4m×18.9m×11.8m	22000 Dpl.	Norddeutscher Lloyd	Fr. Schichau, Danzig	Grosser Kurfürst	G
FD.	302×41×18.9"	3300 t Tf.	H. C. Horn, Schleswig	Neptunwerft, Rostock	Frida Horn	"
"	122m×15.8m×6.3m	6500 "	A. Johnson & Co., Stockholm	Howaldtswerke, Kiel	Oscar Frederik	"
PD.	550×62×46	11000 "	Holland-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Potsdam	B
"	"	"	Norddeutscher Lloyd	J.C.Tecklenborg A.-G., Geestemünde	Frankfurt	G
FD.	50.3m 7.7m 3.9m	650 T.	Sartori & Berger, Kiel	Nuske & Co., Grabow a. O.	Käte	"
PD.	415×50×31.4"	—	Hamburg-Amerika-Linie	Flensburger Schiffbau-Ges.	Sambia	"
b. englische Werften.						
FD.	275×40.9"×20.6"	2200 d.w.	A.-Ges. „Orion“, Gothenburg	Osbourne, Graham & Co., Sunderland	August Leffler	L
"	353×46.6"×27.4"	—	Fr. Rathkens & Co., Middlesbrough	J. Readhead & Son, South Shields	Margaret	"
"	329×46×23.6"	—	E. O. & Trevor S. Jones, Cardiff	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Northlands	"
"	372×48×30.10"	6900 d.w.	John Lockie, Newcastle	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Hercules	"
"	467×52×39	—	Manchester Liners	Palmer's Shipb. & Iron Co., Yarrow	Manchester Merchant	"
"	370×48×30.10"	7000 d.w.	J. Corry & Son, Cardiff	Northumberl. Shipb. Comp., Howdon	Rosalie	"
"	336×48.6"×24"	—	Stoomvaart Maatschappij, Amsterd.	Rob. Thomson & Sons, Sunderland	Zeeburg	B
"	289×43×21.2"	—	J. Ruthen & Co., Cardiff	Austin & Son, Sunderland	Huddersfield	L
"	341×47×27.4"	—	Houlder, Middleton & Co., London	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Shirley	"
"	382×48×30	10000 Dpl.	Seafield S. S. Co., London	Short Brothers, Sunderland	Winkfield	"
"	—	4700 d.w.	British Maritime Trust, Hartlepool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Andriana	"
2FD	je 119×21×11.6"	—	Moody & Kelly, Grimsby	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Linnch & Swallow	"
FD.	325×48×24.3"	5000 d.w.	Moore, Innes & Co., London	Ropner & Son, Stockton	London Bridge	"
"	370×46×30	—	D. D.-G. „Hansa“, Bremen	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Schwarzenfels	G
"	299×43×21.3"	—	C. Pickering & Co., Middlesbrough	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Lochwood	L
"	352×48×28.4"	6500 d.w.	W. J. Tatem, Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Chulmleigh	"
"	390×51×30.6"	7500 d.w.	Norfolk & N. American S.S. Co., London	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Crown Point	"
"	255×36×18	2300 d.w.	P. A. Gron, Norwegen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Telefon	N
"	—	5423 gr.T.	T. B. Royden, Liverpool	Eine Sunderland-Firma	Indravedi	B
"	—	5363 gr.T.	Birt, Potter & Hughes, London	—	Norfolk	"
"	220×35×16.5"	—	Fenwick, Stobart & Co.	Wm. Dobson & Co., Low Walker	Nina	L
c. schottische Werften.						
FD.	259' Länge	—	Unbekannt	Blyth Shipbuilding Company	Battenhall	"
Kr.	440×69×31	12000 Dpl.	Britische Regierung	Fairfield Eng. & Shipb. Co., Govan	Cressy	"
FsD.	120×21.6"×12	178 gr.T.	Rushworth S. F. Co., Grimsby	Mesqies & Co., Leith	Horatia	L
Kr.	—	—	Britische Admiralität	M'Arthur & Co., Paisley	Assurance	"
FD.	179×37.6"×13.9"	280 gr.T.	R. Simpson, Whitehaven	Ailsa Shipb. Co., Troon	Fleswick	"
"	—	2200 d.w.	Eine österreichische Firma	Campbeltown Shipb. Comp. Dundee	Mambare	"
"	445×50×33	5820 gr.T.	T. & J. Brocklebank, Liverpool	—	Marwarri	"
"	—	1000 gr.T.	Eine Londoner Firma	—	Val de Travers	"
"	225×31×16.3"	—	O. & W. Williams & Co., Cardiff	S. M'Knight & Co., Ayr	Canganian	"
2FD	je 124×22×10.3"	210 d.w.	Palon & Hendry, Glasgow	Mackie & Thomson, Govan	Dunlossit, Helen	"
FD.	372×46×28.8"	6200 d.w.	Marshall, Liverpool	John Shearer & Son, Kelvinhaugh	Parkside	"
PD.	600×64.3"×41.6"	14000 gr.T.	Cunard Line	Foyle Shipb. Yard, Londonderry	Saxonia	"
FD.	178×20×14	—	Wolga-D.-Ges., St. Petersburg	J. Brown & Co., Clydebank	Wladimir	"
PD.	340×39×24	—	London & N.W. Railway Comp.	A. M'Millan & Son, Dumbarton	Anglia	"
FD.	—	600 gr.T.	R. G. Reid, Neufundland	Wm. Denny & Broth. Dumbarton	Argyll	"
FD.	408×57.3"×36.8"	9200 gr.T.	Unbekannt	Inglis, Pointhouse	Custodian	"
"	—	4650 d.w.	Thomson & Co., St. Johns (N.-B.)	Ch. Connde & Co., Whiteinch	Pydna	B
"	388×48×29.6"	7000 d.w.	Lord Line, Belfast	Russell & Co., Port Glasgow	Lord Erne	"
"	—	530 gr.T.	Petersb. Wolga-D.-Ges. Libau	Archibald, M'Millan & Son, Dumbarton	Rourik	"
d. irische Werften.						
PD.	585×64×42.9"	[12970 gr.T.]	Union S. S. Comp.	Harland & Wolff, Belfast	Saxon	L

Ausserdem b) 2 Fischdampfer; c) 3 Fischdampfer.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht; SD. Schleppdampfer; DB. Dampf-Baggor. — G. Germanischer Lloyd; L. Lloyd-Register; B. Bureau Veritas; N. Norske Lloyd.

Die Seeberufsgenossenschaft im Reichstag.

(Sitzung vom 11. Januar.)

Abg. Molkenbuhr (Soz.) bespricht die Ausführung des Seemanns-Versicherungsgesetzes, die namentlich in Bezug auf den § 6 eine sehr mangelhafte sei. In § 6 wird der Durchschnittslohn näher bestimmt. Nach dem statistischen Jahrbuch beträgt der Lohn 52, 54, 56 Mk. in den Jahren 1896/98, als Durchschnittssatz werden aber schliesslich nur 50 Mk. festgesetzt. Das ist doch eine sonderbare Rechnung der Regierung, wodurch die Seeleute schwer geschädigt werden. Sie erhalten im besten Falle noch weniger Rente als der schlechtest bezahlte Lohnarbeiter. Die See-Berufsgenossenschaft ist sehr krauerig, ausser bei den Verwaltungskosten. Freilich wird das Bureau der Seeberufsgenossenschaft sehr mit Nebenarbeiten beschäftigt, so mit den Arbeiten der Centenarfeier, mit der Agitation für die Flottenvorlage etc. Der Reichstag hat alle Ursache dafür zu sorgen, dass das, was amtlich ermittelt ist, auch zur Festsetzung der Rente benutzt wird, und dass die Seeleute, die durch jahrelange falsche Festsetzung geschädigt worden sind, entschädigt werden. Man lobt immer die braven Seeleute, die den Kampf mit den Elementen bestanden haben, aber an die Hinterbliebenen denkt man nicht. Gerade jetzt, wo man die Marine vermehren will, soll man doch die Seeleute vor so kleinlichen Benachtheiligungen schützen.

Director Dr. von Woodke: Dass der Abg. Molkenbuhr kein Freund der Seeberufsgenossenschaft ist, weiss ich schon lange. Ich kann jedoch dieser Genossenschaft das allerbeste Zeugnis ausstellen, sie hat sich stets mit dem grössten Eifer ihrer segensreichen Aufgabe gewidmet. (Zuruf: So?) Ja, das hat sie gethan. Wenn in einzelnen Fällen keine Rente bewilligt worden ist, so thut mir das selbst leid; aber die Berufsgenossenschaft hat nicht nach Billigkeitsgründen, sondern nach Maassgabe des Gesetzes zu urtheilen. Die Durchschnittsfestsetzung ist nach Anhörung der beteiligten Körperschaften unter Hinzuziehung des Versicherungsamtes erfolgt, dessen damaliger Chef, Herr von Bödicker, doch wohl nicht zu denen gehört, die beabsichtigt oder unbeabsichtigt die Arbeiter schädigen wollten. Alle waren einig, dass die Durchschnittsheuer genüge, auch bei einer späteren Gelegenheit ist dies einstimmig erklärt worden. Die vorjährigen Ausführungen des Abgeordneten Molkenbuhr haben jedoch meinen Chef veranlasst, die Sache nochmals einer Prüfung zu unterziehen und sich mit den Regierungen der Seebundesstaaten nochmals ins Einvernehmen zu setzen. Die Seebundesstaaten haben gegen eine neue Festsetzung der Durchschnittsheuer nichts einzuwenden gehabt und es sind bereits Verhandlungen darüber eingeleitet worden, die zu einem Abschluss noch nicht geführt haben. Trotzdem ist aber schon im August vorigen Jahres provisorisch die Durchschnittsheuer erhöht worden, und es ist nicht ausgeschlossen, dass sie später noch mehr erhöht wird.

Abg. Molkenbuhr erwidert, dass die Ausführungen des Directors von Woodke ihn nicht davon überzeugt hätten, dass alles geschehen sei, was zum Besten der Seeleute geschehen konnte.

Vermischtes.

Dem Verzeichniss der Hamburger Schiffe in 1900 zusammengestellt von J. C. Toosbuy und Aug. von Appen entnehmen wir: Am 1. Januar 1900 betrug die Anzahl der in Hamburg domicilirten Segelschiffe 289 zu 621 273,5 cbm =

219 310 R.-T. Netto; gegen das Vorjahr eine Abnahme von 6 Schiffen und eine Zunahme von 2375 R.-T. Die Hamburgische Dampferflotte setzte sich Anfang d. J. aus 436 Fahrzeugen zu 2 872 735,3 cbm = 1 014 075 R.-T.Br. oder 637 406 R.-T.-N. zusammen; gegen das Vorjahr eine Zunahme von 40 Fahrzeugen zu 1 49 654 R.-T. Brutto oder 88 705 Netto. Bei Erwähnung der einzelnen Schiffsgattungen zeigt sich, dass am 1. Januar 1900, ausser der Hochseefischerflotte, beheimatet waren: 201 Fracht-Segelschiffe, 41 Frachtschleppschiffe, 32 Leichter, 15 Sport- und Vergnügungsfahrzeuge, 378 Dampfschiffe und 58 Seeschlepper und Bergungsdampfer. Insgesamt 725 Schiffe mit 856 716 R.-Netto.

Maschinisten-Prüfungen (1900).

7. Februar	Bremerhaven	4. Juli	Bremerhaven
12. „	Hamburg	6. August	Hamburg
27. „	Rostock	13. Septbr.	Königsberg
13. März	Lübeck	2. October	Rostock
26. „	Stettin	16. „	Lübeck
19. April	Königsberg	24. „	Bremerhaven
7. Mai	Hamburg	29. „	Hamburg
8. „	Danzig	29. „	Stettin
5. Juni	Flensburg	6. November	Danzig
12. „	Lübeck	11. December	Flensburg.

Anmeldungen zu diesen Prüfungen müssen 14 Tage vor dem Termin an den Vorsitzenden der Commission für Seedampfschiffmaschinisten-Prüfungen unter Beifügung der erforderlichen Papiere erfolgen.

Kadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd. Unter dem Ehrenvorsitz des Erbgrössherzogs von Oldenburg konstituirte sich in Bremen am 15. Januar der Verwaltungsausschuss für das Kadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd. Dem Verwaltungsausschuss gehören an: Senator Barkhausen, Vorsitzender der Behörde für die Seefahrtsschule, Professor Dr. Schilling, Direktor der Seefahrtsschule, Andreas Rickmers von Rickmers' Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.-G., Louis Meyer, Vorsitzender des Aufsichtsraths der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa«, H. Nolze, Direktor der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun«, A. Bunnemann, Aufsichtsrathsmitglied der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo« ferner vom Norddeutschen Lloyd Präsident Geo Plate, Vizepräsident F. Achelis, Generaldirektor Dr. Wiegand, Direktor C. Leist und Oberinspektor Hamelmann. Der Ausschuss erklärte sich mit dem Ankauf der viermastigen Bark »Albert Rickmers«, die nach erfolgtem Umbau als Schulschiff den Namen »Herzogin Sophie Charlotte« erhalten soll, einverstanden. Der Jahresbeitrag der Cadetten wurde auf 600 M festgesetzt. Anmeldungen sind bis zum 31. Januar bei dem Centralbureau des Norddeutschen Lloyd einzureichen. Die »Herzogin Sophie Charlotte«, deren Führung Capitän Warnöcke übertragen wurde, wird am 17. April von Bremen nach Philadelphia in See gehen, um von dort nach Japan zu versegeln.

Zuschlag zu den Ankergeldern im Hafen von Genua. Im Interesse der Beschleunigung der Hafen- etc. Bauten in Genua hat eine Königliche Verordnung vom 21. Dezember 1899 verfügt, dass vom 1. Januar 1900 ab Schiffe jeder Provenienz, welche den Hafen von Genua anlaufen und daselbst Handelsoperationen vornehmen, zu den Ankergeldern bis auf Weiteres einen festen Zuschlag von 5 Centesimi für jede Messtone zu entrichten haben.

Stettins Rhederei im Anfange des Jahres 1900. Seedampfer: 90 Schiffe mit 36 487 N.-R.-T., Flusdampfer: 117 Schiffe mit 3715, Seesegler: 1 Schiff mit 286, Binnenfahrer: 4 Schiffe mit 1424, zusammen 212 Schiffe mit 41 912 N.-R.-T. Zugang durch Neubau 1899: 10 Seedampfer mit 3793, 2 Flusdampfer mit 18; Zugang durch Ankauf 1899: 2 Seedampfer mit 661, 1 Flusdampfer mit 8, Zugang durch Umvermessung 104, zusammen 15 Schiffe mit 4584 N.-R.-T. Durch Seeverlust, Condemnation und Abwrackung gingen ab 1899: 1 Seedampfer mit 96 N.-R.-T. Durch Verkauf gingen ab 1899: 2 Seedampfer mit 391, 3 Flusdampfer mit 113, 1 Seesegler mit 479, zusammen 7 Schiffe mit 1079 N.-R.-T. Mitbin beträgt die Zunahme der Schiffe + 8, die Zunahme der N.-R.-T. + 3505. Bestand anfangs 1899: 204 Schiffe mit 38 407 N.-R.-T., Zunahme der Schiffe und R.-T. 1899: + 8 Schiffe mit 3505 N.-R.-T. Bestand anfangs 1900: 212 Schiffe mit 41 912 N.-R.-T.

Lübecks Schifffahrt im Januar 1900. Beim Beginn dieses Jahres bestand die Lübecker Handelsflotte aus 25 Dampfern von zusammen 8761 R.-T. und 6805 ind. Pferdestärken, die sich auf 13 verschiedene Rhedereien vertheilten. Von diesen gehören der Lübeck-Wyborger Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Hausentischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft je 4 D., der Lübeck-Königsberger Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Riga-Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft je 3 D., der Lübeck-Bremer und der Libau-Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft je 2 Dampfer, während die übrigen 7 Rhedereien je einen Dampfer besitzen.

Kiels Rhederei Anfang Januar 1900. Beim Beginn dieses Jahres gehörten der Kieler Flotte 76 Seeschiffe, sowie 25 Schraubendampfer, die als Schlepp- und Fährdampfer Verwendung finden mit einem Gesamttraumgehalt von 70 443,3 cbm, gegen 101 Schiffe mit 81 029,9 cbm beim Beginn des Vorjahres. Von den 76 Seeschiffen sind 61 Dampfer und 15 Segler, die sich auf sieben Rhedereien vertheilen, während von 13 kleineren Seglern der sie führende Kapitän gleichzeitig Rheder des Schiffes ist. Von den Dampfern gehören 20 zur Rhederei der Herren Sartori & Berger, 17 der A.-G. Neue Dampfer-Compagnie, 9 H. Diedrichsen, 8 und 2 stählerne Dreimastchooner Paulsen & Ivers, 3 Gebr. Howaldt und je 2 Friedr. Krupp, Essen und Gebr. Andersen.

Invalditäts- und Altersversicherung der Seeleute. Die Beiträge für die versicherungspflichtigen Seeleute sind von den Rhedern an die Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in Lübeck abzuführen und zwar stets für das abgelaufene Jahr in den ersten sechs Wochen des neuen Jahres. Die Beitragszahlung hat von den Rhedern ohne Aufforderung zu erfolgen. — Für den Fall der Nichtinnehaltung der Frist sehen die betreffenden Bundesrathsvorschriften Ordnungsstrafen vor. — Wir bringen deshalb den Rhedern die ihnen obliegende Verpflichtung in Erinnerung.

Zollfreie Einfuhr von Schiffsbaumaterialien. Ein belgisches Gesetz vom 29. Dez. 1899, enthaltend das Budget der Mittel und Wege auf das Jahr 1900, trifft in Art. 2 die Bestimmung, dass Materialien zum Bau, zur Bewaffnung, Ausrüstung und Ausmöblirung von Schiffen und Booten, soweit sie nicht nach dem Tarif zollfrei sind, unter den vom Finanzminister und vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Bedingungen zollfrei zugelassen werden können. Das Gesetz vom 12. Juli 1862, betreffend die zollfreie Einfuhr von Schiffsbaumaterialien, und der Art. 2 des Gesetzes vom 12. April 1864, betreffend die Rückerstattung des Eingangszolls auf Holz,

dessen Verwendung zum Schiffsbau erwiesen ist, sind aufgehoben.

Abänderung der Frachten für Singapore. Die Vereinigung von Rhedern und Befrachtern, welche seit drei Jahren den Frachtenmarkt in Singapore beherrscht, hat am 18. Oktober 1899 die seit dem 1. Juli 1898 festgesetzten Frachtraten von Singapore nach London und Europa wiederum erhöht und zwar im Allgemeinen um 5 Schilling für die Tonne Waaren. Die Erhöhung soll in Europa, unabhängig von den Agenturen in Singapore, beschlossen worden sein. Die Stimmung unter den Verschiffern ist erregt, zumal da sie in Folge der Plötzlichkeit der Frachterhöhung für die bereits verkauften, aber noch nicht verschifften Waaren Schaden erleiden. Der gegen die Frachterhöhung erhobene Protest hat wenig Aussicht auf Erfolg, da neue Konkurrenz von Bedeutung gegen die bestehenden Schifflinien nicht zu erwarten ist.

Vergebung englischer Kriegsschiffbauten. Die englische Admiralität hat die diesjährige Vergebung von Kriegsschiffbauten beendet. Der Clyde-District hat den Löwenantheil erhalten: Bauten im Werthe von 1 318 000 £. Es folgen die Nord-Ost-Küste mit 570 000 £, Mersey-District mit 310 000 £, Barrow-in-Furness mit 70 000 £; London hat Bauten im Werthe von 160 000 £ erhalten. Die Lieferung der Maschinen ist hauptsächlich folgenden sieben Firmen zu gefallen: The Fairfield Company, Govan, 1 046 900 £, Vickers, Sons & Maxim, Barrow, 941 382 £, J. Brown & Co., Clydebank, 721 467 £, Thames Ironwork & Engineering Company, London, 507 825 £, Laird Bros., Birkenhead, 561 798 £, Palmers Company, Jarrow-on-Tyne, 365 000 £, London & Glasgow Company, Glasgow, 227 000 £.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein.

Sitzung vom 15. Januar. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren: Rath Dr. Schön, Vorsitzender des Hamburger Seeamts, Capitän Ostermann, erste Officiere (H.-A.-L.) Sachse, Wintzer, Wagner. Zu Cassenrevisoren werden die Herren Insp. Metzertien und Hechelmann gewählt. Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung, »Heimschaffungsgesetz,« greift eine recht lebhafte Debatte Platz, in der die bisher über das Thema geäußerten Ansichten einander gegenübergestellt werden. Wiederum, wie früher, ist als Grundgedanke maassgebend, die Verantwortungslast des Capitäns auf das Geringste zu beschränken. Die in diesem Sinne gefasste Resolution lautet:

»Der Nautische Verein zu Hamburg lehnt den Entwurf des neuen Heimschaffungsgesetzes ab; er befürwortet jedoch, falls diesem Antrage nicht Folge gegeben wird, den Capitän nur dann wegen Entweichung eines Gefangenen zur Verantwortung zu ziehen, wenn ihm vorsätzliche Verletzung seiner Berufspflicht nachgewiesen werden kann.«

Ueber »Schifsbibliotheken«, den zweiten Gegenstand der Tagesordnung, wird kurz das in No. 50 der »Hansa« über diesen Gegenstand Berührte wiederholt und zum Ausdruck gebracht, dass der Verein die Bestrebungen für Herstellung von Schifsbibliotheken sympathisch begrüsst. — Zum Schluss orinnoert der Vorsitzende, dass es wünschenswerth sei, möglichst bald die Wahl der Delegirten zum Vereinstage vorzunehmen.

Dementsprechend wird beschlossen, als ersten Gegenstand der nächsten Sitzung: Wahl der Delegirten, 2) Entwurf der neuen Seemannsordnung, 3) Besprechung über die auf der Tagesordnung des Vereinstages stehenden Gegenstände.

Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 17. Januar. Die Versammlung beschäftigt sich mit den bisher auf die Tagesordnung des Verbandstages gestellten Gegenständen, von denen nacheinander verlesen und besprochen werden: 1) Schulschiffe—Schiffsjungenzwang; 2) Heimschaffungsgesetz; 3) Ruderkommando; 4) Entwurf einer neuen Seemannsordnung; 5) Befuerung des Fehmarn Belt, der Oderbank, Adlergrund, Stollergrund; 6) Ueber das Absetzen der Lootsen bei Elbe-Feuerschiff II; 7) Fischerlichterfrage. Die Stettiner und Bremerhavener Seeschiffervereine erklären sich brieflich mit dem Vorschlag, den Verbandstag am 16. und 17. Februar abzuhalten, einverstanden. Zu Delegirten des Vereins für den Verbandstag werden gewählt: die Herren Capitäne Woitschewsky, Opitz, Schroedter. Sodann beschäftigt sich der Verein mit dem Antrag, »N.W. 2 SmI. von der Wester Till Boje ein Feuerschiff zu befürworten,« den Herr Capt. v. Holten stellt. Der Antragsteller begründet seinen Vorschlag, indem er auf die Gefahren hinweist, die der Seeschiffahrt bei unsichtigem Wetter erwachsen, wenn man vom Weser Feuerschiff, als letztem Besteckort, angewiesen ist, Elbe-Feuerschiff I anzusteuern, ohne die Wester Till Boje gesehen zu haben. Lothungen, sonst das letzte Auskunftsmittel, geben nicht den gewünschten Anschluss. Verschiedene Herren nehmen im Sinne des Referenten zu dem Antrag Stellung. Bei der Wichtigkeit, die diese Angelegenheit bedeutet, wird beschlossen, von einer Stellungnahme in dieser Sitzung abzusehen. Am 31. Januar findet die erste halbjährige Generalversammlung, am 3. Februar der Ball des Vereins statt.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 11. Januar abgehaltenen, ausserordentlichen Mitgliederversammlung, welche derartig stark besucht war, wie seit Jahren nicht mehr zu verzeichnen gewesen ist, wurden zunächst 18 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen; Zuschriften von Mitgliedern aus Chefoo, Tsintau, Stettin, Rostock, Bremen, Lübeck, Kiel und Cuxhaven. Hierauf theilte der Vorsitzende mit, dass im Laufe der vergangenen Woche dem Vereine zwei seiner ältesten und verehrtesten Mitglieder durch den Tod entrissen seien; es seien dies die Herren J. R. Jensen, I. Offizier DS. »Isis« und C. A. A. Kolitz, I. Offizier DS. »Brasilia«. Das Andenken Beider wurde in der üblichen Weise geehrt. Verhandelt wurde hierauf über den Antrag auf Gewährung eines Witwengeldes an die Witwe eines Mitgliedes und beschlossen, das Witwengeld, das stets wachsenden Mitgliederzahl gemäss, von 300. Mk auf 400. Mk zu erhöhen und diese Summe der Antragstellerin zu überweisen. Auf Antrag des Verwaltungsrathes wurden hierauf durch Beschluss drei Herren aus dem Verein ausgeschlossen. Verhandelt wurde ferner über zwei Anträge des Verwaltungsrathes, betr. Erhöhung der Gehälter des Stellenvermittlers und des Gehülfen um 25. Mk bzw. 15. Mk pr. Monat; beide Anträge wurden mit grosser Mehrheit angenommen. Eingetreten wurde hierauf in die Berathung über die Seemannsordnung. Der vorgerückten Zeit halber konnte jedoch auch heute in eine Specialdebatte über den Entwurf einer neuen Seemanns-Ordnung nicht eingetreten werden,

vielmehr wurde nur nach Verlesung der hauptsächlichsten Paragraphen im Verein die Ansicht laut, dass die Annahme des Entwurfes durch den Reichstag ein Unglück für den deutschen Seemann bedeuten würde; namentlich wurde ganz entschieden gegen die in den allgemeinen Bemerkungen der Begründung vom Reichsamt des Innern aufgestellte Behauptung protestirt, dass der Entwurf in unmittelbarer Fühlung mit den einheimischen an der Seeschiffahrt beteiligten Berufskreisen zu Stande gekommen wäre. Zum Mindesten seien die vom Verein vorgebrachten Beschwerden und wichtigeren Vorschläge in keiner Weise berücksichtigt worden, mit Ausnahme eines Vorschlages im § 33, welcher auch wohl nur deshalb Berücksichtigung gefunden habe, weil ohne diese Berücksichtigung Schiff und Menschenleben auch in Zukunft in grösste Gefahr gebracht worden wären. Es wurde mithin von der Versammlung beschlossen, am nächsten Donnerstag nochmals eine ausserordentliche Mitgliederversammlung abzuhalten. Hierauf wurden noch 4 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 5. Januar 1900.

Bisher hat die in Aussicht gestellte Aufbesserung unseres Frachtenmarktes noch nicht Platz gegriffen, aber wir denken, dass die begrenzte Räume für offene Boote trotz des geringen Maisbedarfes in Europa auf alle Fälle eine weitere Ratenreduction verhüten wird. Die Nachfrage nach Baumwollräume im Süden verbleibt gleichmässig gering, wenngleich die Baumwollvorräthe in Europa erheblich zusammengeschrunpft sind, ist der Bedarf noch nicht dringend und der Kampf zwischen den localen Besitzern dieses Artikels und den auswärtigen Consumenten dauert fortgesetzt an. Das Zurückziehen von Räume für Zwecke der britischen Regierung macht sich bei unseren regulären Linien fühlbar. Allerdings momentan noch nicht in heftiger Weise, jedoch ist anzunehmen, dass diese Steigerung eintritt, wenn das Geschäft solche Proportionen annimmt, wie sie sonst in dieser Jahreszeit vorherrschen. — Da Segelschiffsräume fortgesetzt knapp und jedes darauf bezügliche Geschäft consequent beschränkt bleibt, so ist absolut Nichts von irgend welchem Interesse zu berichten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d	17/6	12/6	12/6
London,	3d	20/	12/6	15/
Glasgow,	3 1/2 d	22/6	11/3	15/
Bristol	3 3/4 d	22/6	15/	15/
Hull	3 3/4 d	20/	17/6	15/
Leith	3 3/4 d	17/6	15/	17/6
Newcastle	4d	22/6	17/6	15/
Hamburg	35 s	19c.	16 cents.	30 mk
Rotterdam	7c.	20 cts.	14 cts.	12c.
Amsterdam	8c.	20 cts.	16 cts.	12c.
Kopenhagen	3/	20/	17/6	20/
Bordeaux	3/	27 1/2 cts.	20c.	5 5
Antwerpen	2 1/2 d	18/9	12/6	15/
Bremen	45 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	3/3	25/	20/	20/a22/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 22 1/2 c. — Hamburg 25 c. — Rotterdam 27 1/2 c. — Amsterdam 27 1/2 c. — Kopenhagen 1 1/4 d. — Antwerpen 1 1/2 d. — Bremen 25 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.		Direct. Continent. Shanghai.	
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3 1 $\frac{1}{2}$	3 1 $\frac{1}{2}$	2 9	2 10 $\frac{1}{2}$
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2 7 $\frac{1}{2}$ a3/3	..... 26a27c.
	Hongkong. Java. Calcutta.		Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	23 $\frac{1}{2}$ a24c.	21c.	16c.	25c.

Büchersaal.

Holzhändler's Taschenbuch von C. G. Ahlbohm, Gothenburg. Preis 3 Mk

Das kleine in schwedischer Sprache verfasste Werk enthält practische Tabellen für Rhedereien, Schiffsmakler, Sägemühlenbesitzer Exporteure, Forstbeamten, Architekten etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.**Stopfbüchsenpackung aus Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“**

D. R. P. No. 82664 und 97570.

Vorteile:

Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.

Einzigste Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung. Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endruweit“,

aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschdichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten.

Stromabnahme funkenlos.

Widerstand und Reibung minimal.

Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen.

Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust.

Abnutzung gering.

Bedienung einfach.

Preise billig.

Prämiert
Hamburg 1889.**Heinrich Vahlbruch**

HAMBURG.

St. Pauli, Hafenstrasse No. 19,
nahe den St. Pauli-Landungsbrücken.

Fernspr. 4288, Amt I.

Kleider-Magazin.

Anfertigung nach Maass.

Civil- und Uniform-Anzüge und Ausrüstungs-Artikel für Seeleute

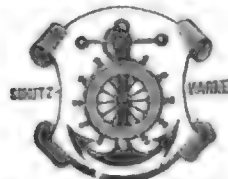
Prämiert
Hamburg 1889.**Heinr. Wohlstadt**

Altona, Fischmarkt.

Fernsprecher 298, Amt Altona.

**Tauwerk - Fabrik
und Lager von
Hanf- und
Draht-Tauwerk.**Agentur und Lager der
Boston & Lockport Block Co.,
Boston Mass.**J. G. Hindrichson Ww. & Co.**

gegründet Bremerhaven 1847

Farben-Fabrik

Specialität:

Heitmann's Composition.Schutzanstrich für Schiffsböden gegen Rost,
Anwuchs von Gras und Muscheln
unübertroffen.Sämmtliche Farben in Oel angerichen für Schiffsbedarf.
Empfehlungen durch erste Dampfschiffahrts-Gesellschaften.**Das Patent-Bureau****Rudolf Pörscke**♦ Hamburg, Neuerwall 78p. ♦
erwirkt und verwerthet Patente aller
Länder, Musterschutz, Markenschutz,
Waarenzeichen durch gute Finanz-
Verbindung. Schnelle und solide
Verwerthung. Mässige Preise, günstige
Zahlungsbedingung. Auskunft bereit-
willigst und kostenlos.

GENUA.

W. JESINGHAUS & Co.

Schiffahrt.

Spedition.

Commission.

Telegramm-Adresse: „Jesinghaus“.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 4.

Hamburg, den 27. Januar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Ansprüche des Schiffsmanns in Krankheitsfällen nach dem Entwurf einer neuen Seemannsordnung — Nautischer Verein. Sechstes Rundschreiben. — Ober-Seeamtsverhandlungen. — Das Cadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyd. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte.

Auf dem Ausguck.

Herr v. Treuenfels, der den Lesern aus verschiedenen Seeamtsverhandlungen bekannte **Reichscommissar des Flensburger Seeamts**, hat sich kürzlich wieder amtlich in Berlin aufgehalten. Weil der rührige Beamte solche Dienstreisen bevorzugt, ist er dem Oberseeamt eine recht bekannte Erscheinung, an deren Anwesenheit sich gewöhnlich überaus lebhaft Debatten mit einer schliesslichen Bestätigung der seeamtlichen Sprüche von Flensburg oder Tönning (auch für das Seeamt dieses Orts versieht Herr v. Treuenfels die Dienste eines Reichscommissars) knüpfen. Als sich dem Oberseeamt zum vorletzten Mal Gelegenheit bot, jene bewährte Maxime auszuüben, geschah es, weil der Antrag des Herrn v. Treuenfels, dem Führer des D. »Martha« die Befugniß zur Gewerbsausübung zu entziehen, vom Flensburger Seeamte verworfen war. Die Leser entsinnen sich vielleicht noch dieses heiteren Vorfalls. Dem Capitän wurden Vergehen zur Last gelegt, die, wie es sich später herausstellte, ein gänzlich Unbekannter verübt hatte. Zu dieser wichtigen Entdeckung bedurfte es — und Das ist das Originelle — vier verschiedener Verhandlungen. Damals glaubten wir, Herr v. Treuenfels werde aus Gesundheitsrücksichten seine Koffer packen; heute bekennen wir, die Widerstandsfähigkeit des in Flensburger Schiffsfahrtskreisen ebenso bekannten wie un-

beliebten Mannes erheblich unterschätzt zu haben. Herr v. Treuenfels wirkte ruhig weiter. Ja, er hat sogar den beispielelosen Muth gehabt, gegen den Spruch des Flensburger Seeamts, in Sachen Hansi, D. »Georg«, Revision einzulegen. Und Das will etwas heissen. Man muss jene Verhandlung gelesen haben. Es genügt, wenn wir bemerken, dass der Herr Reichscommissar durch sein damaliges Vorgehen die deutsche seeamtliche Literatur um folgenden bemerkenswerthen Satz bereichert hat. Das Seeamt zu Flensburg äusserte sich:

»Dem Capitän Hansi wird das Schifferpatent nicht entzogen, (H. v. Treuenfels hatte einen dahinlautenden Antrag gestellt), dem Seeamt ist vielmehr der Antrag des Reichscommissars auf Patententziehung unverständlich.«

Ansichts dieses bis jetzt alleinstehenden Ausspruchs, war man auf das Urtheil des Oberseeamtes gespannt. Und was diese höchste Instanz gesagt hat, das steht zu lesen in dieser Nummer Seite 43. — Also eine Bestätigung des Flensburger Seeamtspruches. — Nach diesem Urtheil halten wir es nicht für unpassend zu erklären, dass u. E. der Herr Reichscommissar, Capitän z. S. z. D. v. Treuenfels der deutschen Seeschifffahrt als Reichscommissar a. D. werthvollere Dienste als in seiner jetzigen Stellung zu leisten vermöchte.

Der Passagierverkehr nach New-York weist, wie der New-York Correspondent der S. G. meldet, im letzten Jahre eine Zunahme von 26 829 Cajüts- und 84 111 Zwischendeckspassagieren gegen das Vorjahr auf. Insgesamt sind im Jahre 1899 seewärts nach New-York 411 177 Personen (107 415 Cajüte und 303 762 Zwischendeck) eingewandert. An der Einwanderungsbeförderung haben sich nach Maassgabe der Anzahl der Passagiere nacheinander beteiligt. Norddeutscher Lloyd: 17 759 Cajüte, 53 646 Zwischendeck, 24 406 mehr als im Vorjahre; Hamburg-Amerika-Linie: 14 108 Cajüte, 38 659 Zwischendeck, 34 019 mehr als im Vorjahre; Cunard-Linie: 19 045 Cajüte, 20 853 Zwischendeck; White Star Line: 12 741 resp. 25 208; American Line: 14 398 resp. 11 341; Générale Transatlantique: 6 124 resp. 22 883; Norddeutscher Lloyd (vom Mittelmeer aus): 2 235 resp. 21 645; Red Star-Linie: 4 315 resp. 20 120; Holland America Linie: 4010 resp. 17 219; Prince-Linie: 251 resp. 14 244; Fabre-Linie: 35 resp. 14 104; Anchor-Linie: 14 resp. 13 784; Navigazione Italiana 80 resp. 8 838; Thingvalla D. Ges.: 752 resp. 3 462; Union Linie (Rob. Sloman): 0 resp. 4 728; Hamburg-Amerika-Linie (vom Mittelmeer aus): 426 resp. 2 539; Portugiesische D.-Ges.: 70 resp. 1515; Empreza Insulane (Lissabon): 140 resp. 1369; Allan State Line: 1647 resp. 1247; Atlantic Transport Line: 2657 Cajüte und kein Zwischendeck.

Dem Handelsamt in London ist durch den britischen Consul in Philadelphia amtlich mitgeteilt worden, dass **nichtamerikanische Seeleute**, sofern sie in Philadelphia **abgemustert** werden sollen, sich vorher zu einer **Untersuchung** beim Einwanderungs-Commissar stellen. Lautet die Inspection für den Untersuchten ungünstig, d. h. genügt er bezw. sein Ausweis den von der Einwanderungscommission gestellten Bedingungen nicht, so ist der Schiffsführer bei nicht weniger als 300 \$ Strafe verpflichtet, eine Desertion des Schiffsmanns zu verhüten. Diese dem Board of Trade Almanac entnommene Mittheilung ist mehr als lückenhaft. Einmal vermissen wir die Angabe aller Bedingungen, die ein Schiffsmann, der in Philadelphia abmustern will oder soll, erfüllen muss, will er den Ansprüchen der zuständigen Einwanderungsbehörde genügen, andererseits ist uns unklar, welche Verhütungsmaassregeln der Capitän ergreifen soll, um ein Weglaufen des Mannes zu verhindern. Er kann ihn doch nicht ohne Grund seiner Freiheit berauben, ihn also einfach einsperren, nachdem die Behörde seine Abmusterung verweigert hat. Schliesslich dürfte die Vorschrift, wenn sie eine Abnahme der Desertionen von Seeleuten bezwecken soll, eine ganz verfehlte, eine ganz entgegengesetzte Wirkung

haben. Der sich an Land oder nach Abwechselung sehnende Jan Maat wird, ehe er sich einer Inspection, deren Ausgang zweifelhaft ist, unterzieht, einfach vorziehen die Uebersiedelung vom Schiff zum Boarding House ohne Genehmigung der Behörde zu veranstalten. Und damit ist dem Desertionswesen im grössten Maassstabe Thür und Thor geöffnet.

Mr. Powderly, dem Generalcommissar des **Einwandererwesens** in den **Ver. Staaten**, den Lesern aus No. 52 v. J. durch seine ungeheuerlichen Einwanderungsprohibivvorschläge bekannt, ist vom stellvertretenden Schatzsecretär Mr. Taylor bedeutet worden, dass für seinen Antrag selbst in der Bundesregierung kein Raum ist. Der stellvertretende Secretär des Staatsschatzes, Mr. Taylor, hat in Begleitung mehrerer Congressmitglieder den Einwanderungsämtern in Newyork und Boston Inspectionsbesuche abgestattet. Das Resultat dieser Besuche werden ein paar Verbesserungen des Einwanderungsgesetzes sein, die im Congress beantragt werden sollen. Der Untersuchung des geistigen und physischen Zustandes der Einwanderer beim Betreten amerikanischen Bodens soll in Zukunft grössere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Ausserdem sollen auch gesetzliche Vorkehrungen dagegen getroffen werden, dass Leute mit mangelhafter Elementarbildung nach Amerika einwandern. Mr. Taylor sprach sich dafür aus, dass jeder Einwanderer im Stande sein soll, mindestens eine Sprache zu lesen und schreiben, bevor er von den Vereinigten Staaten aufgenommen wird. Anschauungen dieser Art finden im Congress bei Demokraten und Republikanern ausgiebige Unterstützung und dürften bald in gesetzliche Form gekleidet werden. — Sollten hinsichtlich der geforderten Schulbildung die Vorschläge des Schatzsecretärs im Congress Stimmenmehrheit finden, so dürfte der Einwanderung besonders aus Russland, Galizien, Italien ein erheblicher Hemmschuh auferlegt werden. Am Wenigsten würden von derartigen Vorschriften deutsche Reichsangehörige betroffen. Laut Mittheilungen aus dem IV. Heft 1899 des Kaiserlichen Statistischen Amtes zählte man unter den im Jahre 1898 in das Heer und die Marine eingestellten Rekruten nur **0.07** Analphabeten.

Für den Verkehr deutscher Schiffe in **uruguayischen Häfen** dürfte eine Verordnung des Präsidenten der Republik vom 21. November 1899 von Interesse sein. Während Segelschiffe bisher nach beendigter Ladung und Ausladung in den meisten Fällen nicht eher den Hafen verlassen durften, als gewiss durch die Zollbehörden vorgeschriebene und oft recht

zeitraubende Formalitäten erledigt waren, sollen die Schiffe fortan gleich den privilegirten Postdampfern ohne Zeitverlust ihre Reise fortsetzen dürfen, wenn ihr Agent oder Consignatär wegen ihrer Verbindlichkeiten gegenüber der Zollbehörde zufriedenstellende Bürgschaft leistet.

Die Ansprüche des Schiffsmanns in Krankheitsfällen nach dem Entwurf einer neuen Seemanns-Ordnung.

Aus juristischen Kreisen wird uns geschrieben:

In dem Entwurf einer neuen Seemanns-Ordnung, welcher zur Zeit dem Bundesrath vorliegt, sind die Vorschriften über die Ansprüche des Schiffsmannes in Krankheitsfällen wesentlich verändert, da, wie es in der Begründung des Entwurfes heisst, seit dem Erlasso des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, aus welchem die §§. 48 bis 50 der geltenden Seemanns-Ordnung übernommen sind, die Einrichtungen für Krankenpflege und Heilverfahren sich ungemein vervollkommen haben, auch die Gesetzgebung über Kranken- und Unfallversicherung nicht unberücksichtigt bleiben durfte. Auf alle einzelnen, zum Theil praktisch nur wenig bedeutungsvollen Veränderungen soll hier nicht eingegangen, sondern es sollen nur einige Punkte hervorgehoben werden, welche zu besonderen Bemerkungen Anlass geben.

1. Nach dem Vorgange des § 7 des Krankenversicherungsgesetzes und des § 617 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, nach welchem die Dienstherrschaft dem Dienstherrn die erforderliche Verpflegung und ärztliche Behandlung durch Aufnahme in eine Krankenanstalt gewähren kann, ist eine Bestimmung des Inhalts vorgeschlagen worden, dass die Verpflegung und Heilung durch Aufnahme des Schiffsmanns in eine Heilanstalt gewährt werden kann, der Schiffsmann sich also die Aufnahme in eine Krankenanstalt gefallen lassen muss (§ 54, Abs. 2). Während aber diese Bestimmung auf dem Gebiete der Krankenversicherung im Allgemeinen nur für solche Personen gilt, die weder verheirathet sind, noch eine eigene Haushaltung haben, oder Mitglieder der Haushaltung ihrer Familie sind, und auf andere Personen nur mit deren Zustimmung zur Anwendung gebracht werden kann, soll sie für Seeleute ohne jede Einschränkung Anwendung finden und zwar, weil diese Beschränkung auf Seeleute, die zumeist auf der Reise erkranken, nicht übertragbar sei.

Dieser Grund ist offenbar wenig zutreffend. Denn einmal kommt es ersichtlich nicht darauf an, wo die meisten Seeleute erkranken, sondern darauf, wo die meisten Schiffsleute das Schiff verlassen, um an Land Krankenpflege zu geniessen; das wird

zwar in zahlreichen Fällen nicht der Ort sein, wo der Schiffsmann verheirathet ist oder eine eigene Haushaltung hat, andererseits wird aber auch in zahlreichen Fällen der Schiffsmann das Schiff dort verlassen, wo jene Vereinssatzungen zutreffen. Das gilt besonders für diejenigen Linien, deren Schiffe überhaupt nur kürzere Reisen machen, so dass eine Nothwendigkeit, einen erkrankten Schiffsmann während der Reise an Land zu bringen, nicht leicht eintritt, aber auch im Uebrigen für alle diejenigen Fälle, in denen der Schiffsmann kurz vor der Rückkehr erkrankt. Sodann aber fehlt es an einem genügenden Grunde dafür, weshalb die Seeleute in diesem Punkte schlechter gestellt sein sollen, als die dem Kranken-Versicherungszwange unterliegenden Personen, und der dahingehende Vorschlag des Entwurfes ist um so auffallender, als derselbe an die Spitze seiner Begründung ausdrücklich den Grundsatz stellt, »dass die Ansprüche der Schiffsleute keinesfalls unter das Maass der im Krankenversicherungsgesetze den Versicherungspflichtigen zugestandenen Ansprüche herabgehen dürfen.« Erschien es aber billig, solchen Krankenversicherungspflichtigen, welche bei ihren Familien leben, die Unterstützung durch Krankenhauspflege im Allgemeinen nicht gegen ihren Willen aufzudrängen, so ist nicht einzusehen, warum man nicht dieselbe Billigkeit gegenüber den Seeleuten beobachten will. Es würde daher eine entsprechende Abänderung des § 54 Abs. 2 des Entwurfes mit Freuden zu begrüssen sein.

2. Vollständig neu ist ferner die im § 54 Abs. 4 des Entwurfes enthaltene Bestimmung, nach welcher der Schiffsmann, der sich der Heilbehandlung gegen den Willen des Arztes entzieht, vom Tage der Entziehung an den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilung verliert. Diese Bestimmung ist mit Rücksicht auf die nicht zu bestreitende, vielfach hervortretende Abneigung der Seeleute, sich einer ordnungsmässigen Heilbehandlung zu unterwerfen, getroffen, giebt aber gleichfalls zu erheblichen Bedenken Anlass. Denn auch sie verletzt zunächst das Princip der Gleichstellung der Seeleute mit den krankenversicherungspflichtigen Personen, für welche es eine derartige Verwirkung des Anspruches auf Krankenunterstützung überhaupt nicht giebt; das Kassenmitglied, welches sich z. B. weigert, den ihm von dem Kassenarzt vorgeschriebenen Aufenthalt in einem Krankenhause fortzusetzen, verliert seine Ansprüche gegen die Casse nur für die Dauer der Weigerung, sodass die Casse ihn weiter unterstützen muss, sobald er seine Weigerung aufgibt, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Krankheit sich durch das Verhalten des Versicherten inzwischen verschlimmert hat und daher der Casse nunmehr grössere Kosten erwachsen, als dies bei ununterbrochener Kranken-

hauspflege geschehen wäre. Denn das Moment des Verschuldens bleibt auf dem Gebiete der Arbeiterversicherung principiell ausser Acht. Dasselbe gilt aber, wie die Begründung des Entwurfs zu § 57 selbst bemerkt, bisher auch für die Seemanns-Ordnung, nach welcher der Rheder auch in denjenigen Fällen einzutreten verpflichtet ist, in denen die Krankheit durch ein Verschulden des Schiffsmannes entstanden oder verschlimmert ist. Sodann aber ist nicht zu verkennen, dass die Bestimmung des § 54 Abs. 4 auch abgesehen davon, dass sie mit den Grundsätzen der Krankenversicherung nicht übereinstimmt, schon deshalb nicht zu billigen ist, weil sie ausschliesslich das Interesse des Rheders im Auge hat, und zu einer erheblichen Benachtheiligung der Seeleute führen kann. Einerseits giebt es nämlich erfahrungsmässig eine ganze Anzahl von Seeleuten, die, wenn sie auch die Vorschriften der Seemanns-Ordnung zur Hand haben, dieselben doch im Einzelnen durchaus nicht kennen — eine Unkenntniss, die ihnen kaum zur Last gelegt werden kann — und andererseits kommt es nicht selten vor, dass Seeleute sich in das ihnen aufgegebenes Krankenhaus nur deshalb nicht begeben, weil ihr Befinden sich gebessert hat und sie subjectiv berechtigt sind, anzunehmen, ihr Leiden werde sich nunmehr von selbst heben, während sie thatsächlich nachher doch noch ein Krankenhaus und zwar infolge eines Aufenthaltswechsels, ein anderes als das ihnen Aufgegebene, aufsuchen müssen. Vielleicht entstehen der Rhederei dadurch gar nicht einmal höhere Kosten und doch soll sie von jeder Verpflichtung überhaupt befreit sein, nur weil der Schiffsmann gutgläubig ihr keine weitere Kosten auferlegen zu müssen meinte? Wenn man daher die Bestimmung des § 54 Abs. 4 nicht überhaupt fallen lassen will, — und das erscheint als das Richtigste, da eine wirkliche Schädigung des Rheders nur in einer verschwindend geringen Zahl von Fällen eintreten wird und somit ein Bedürfniss für diese Bestimmung kaum besteht, dieselbe ausserdem den Grundsätzen der Krankenversicherung widerstreitet — so erscheint es doch zum Mindesten dringend geboten, dieselbe erheblich einzuschränken, sei es, indem man die Verwirkung des Anspruchs auf die Fälle schuldhafter Entziehung aus der Heilbehandlung beschränkt, sei es, indem man die Verwirkung davon abhängig macht, dass die bestimmte Heilbehandlung von dem Arzt ausdrücklich unter dem Präjudiz der Anspruchsverwirkung dem Kranken selbst gegenüber angeordnet ist.

3. Aus den Ausnahmefällen, welche den Rheder von der Verpflichtung zur kostenfreien Verpflegung und Heilung befreien, ist ausgeschieden die syphilitische Erkrankung des Schiffsmannes, was um so erfreulicher ist, als nach der Rechtssprechung in Uebereinstimmung mit den

medizinischen Ansichten zur Zeit der Entstehung des § 50 der jetzigen Seemanns-Ordnung alle geschlechtlichen Krankheiten als syphilitische anzusehen sind.

Neu ist dagegen die Bestimmung hinzugefügt, dass dem Schiffsmann kein Anspruch auf Krankenunterstützung zustehen soll, welcher »den Dienst widerrechtlich verlassen hat;« dadurch soll z. B. verhindert werden, dass ein Schiffsmann Krankenverpflegung beanspruchen kann, der unterwegs im Schiffsdienst erkrankt und ohne sich in Heilbehandlung zu begeben, desertirt, wegen vorgeschrittener Erkrankung aber am Land in ärztliche Behandlung genommen werden muss. An einem ausreichenden Grunde für diese Bestimmung fehlt es jedoch. Der Schiffsmann hat sich den Anspruch auf Krankenunterstützung im Augenblicke seiner Erkrankung erworben, ebenso wie der Anspruch des Krankencassenmitgliedes in demselben Augenblick entsteht, und wie dieser Anspruch (auch bei Betriebskrankencassen) nicht im Geringsten dadurch berührt wird, dass das Cassenmitglied seine Beschäftigung (rechtmässig oder widerrechtlich) aufgibt, so sollte auch die Desertion des Schiffsmannes ohne Einfluss auf seinen Krankenunterstützungsanspruch sein.

4. Zum Schluss sei noch auf einen Punkt aufmerksam gemacht, welcher leider weder in dem Entwurf noch in der Begründung desselben Berücksichtigung gefunden hat.

Voraussetzung für die Haftung des Rheders ist nach der jetzigen Seemanns-Ordnung wie nach dem Entwurf, dass der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes erkrankt; dementsprechend endigt die Verpflichtung des Rheders, für eine etwaige Erkrankung des Schiffsmannes einzutreten, mit der thatsächlichen Beendigung des Dienstverhältnisses. Der Rheder haftet demnach, wenn der Schiffsmann während des Dienstes erkrankt. Ob diese Voraussetzung gegeben ist, wird nun in den meisten Fällen allerdings nicht zweifelhaft sein, aber die Erfahrung hat gezeigt, dass in nicht wenigen Fällen die Entscheidung über das Vorliegen dieser Voraussetzung von der Auslegung des Begriffes der Erkrankung abhängt und dieser Begriff hat bei den Gerichten eine durchaus verschiedene Auslegung gefunden, sodass dadurch eine Rechtsunsicherheit hervorgerufen ist, deren Beseitigung bei Gelegenheit der jetzigen Revision zum Mindesten wünschenswerth scheint. Zwei Fragen illustriren die Schwierigkeit der Auslegung am besten: Soll der Rheder haften, wenn der Schiffsmann 1. sich vor Antritt des Dienstes mit einer ansteckenden Krankheit inficirt, dieselbe jedoch erst nach Antritt des Dienstes ausbricht? — 2. sich vor Beendigung des Dienstes inficirt, die Krankheit aber erst nach Beendigung des Dienstes ausbricht? Kommt es also auf den

Zeitpunkt der Infection, also der Entstehung der Krankheit, oder auf deren Ausbruch an? Das Amtsgericht Hamburg, Civilabtheilung XI, hat sich in einem Urtheile vom 3. December 1897 der letzteren Auffassung angeschlossen, weil man im gewöhnlichen Sprachgebrauch von Erkrankung erst dann spreche, wenn die Krankheit in die äussere Erscheinung trete; die entgegengesetzte Auffassung sei auch deshalb bedenklich, weil viele Krankheiten (Schwindsucht, Krebs, Geisteskrankheit) oft schon lange Zeit vor ihrem Ausbruch in dem Körper des Betreffenden steckten; auch in solchen Fällen den Rheder haften zu lassen, könne nicht, in der Absicht des Gesetzgebers liegen, zumal da die latente Dauer derartiger Krankheiten nur schwer festzustellen sei; endlich ergebe sich aus § 48 selbst die Richtigkeit des eingenommenen Standpunkts, indem der Rheder nach der Bestimmung in No. 1 die Kosten der Verpflegung bis zum Ablauf von 3 Monaten seit der Erkrankung trage und danach die Verpflegungsdauer offenbar drei volle Monate betragen und nicht um die Zeit verkürzt werden solle, während welcher die Krankheit bereit latent bestanden habe.

Das Landgericht Hamburg, Civilkammer VI, hat diese Auffassung jedoch für irrig erklärt; sie widerspreche dem allgemeinen Sprachgebrauch; denn, wenn man davon ausgehe, dass die Krankheit in die äussere Erscheinung trete, so setze man eben voraus, dass eine Krankheit vor dem äusseren Auftreten bereits bestanden habe. Ausserdem beruhe der § 48 auf der Erwägung, dass, wenn jemand im Dienst eines Rheders erkrankte, ein Causalzusammenhang zwischen dem Dienst und der Erkrankung anzunehmen sei und hierbei sei es selbstverständlich gleichgültig, wann die Krankheit ausbreche; wesentlich sei nur, ob ihre Entstehungsursache in die Dienstzeit falle. Ueberdies entspreche diese Auffassung auch den Ansichten der gehörten medicinischen Sachverständigen.

Die Civilkammer II des Landgerichts Hamburg hat sich dagegen in einem späteren Urtheile wiederum den Gründen des angeführten amtsgerichtlichen Urtheils angeschlossen und unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung in Krankenversicherungssachen als Erkrankung den Beginn eines Zustandes bezeichnet, welcher entweder mit Erwerbsunfähigkeit oder mit der Nothwendigkeit ärztlicher Behandlung verbunden ist. Denselben Standpunkt hat, unabhängig von diesem Erkenntniss, die Civilabtheilung VI des Amtsgerichts Hamburg in einer anderen Sache eingenommen.

Bei diesen widerstreitenden Entscheidungen wird es Sache der gesetzgebenden Factoren sein müssen, eine möglichst befriedigende Lösung der Streitfrage zu finden. Im Allgemeinen wird dabei der von der Civilkammer II des Landgerichts

Hamburg vertretene Standpunkt als der sympathischere erscheinen, wenn auch nicht zu übersehen ist, dass er zu eigenthümlichen Härten führen kann. So würde z. B. von zwei Matrosen, die auf demselben Schiffe und derselben Reise infolge derselben äusseren Umstände von Typhus angesteckt werden, der eine, bei dem die Krankheit einige Stunden vor Beendigung des Dienstes ausbricht, einen Anspruch gegen den Rheder haben, der andere, bei dem sich der Ausbruch der Krankheit erst einige Stunden nach der Beendigung des Dienstes vollzieht, dagegen nicht. Vielleicht gelingt es aber, irgend einen Weg zur Vermeidung dieser Härten zu finden.

O-n.

Deutscher Nautischer Verein.

Sechstes Rundschreiben.

Kiel, den 14. Januar 1900.

I. Den **Vereinstag** berufe ich auf den 26. und 27. Febr. d. J. nach Berlin. Als Verhandlungsgegenstände liegen bis jetzt vor:

- 1) Die Seemannsordnung und die mit dieser in Verbindung stehenden Gesetze.
- 2) Internationale Dampferlinien.
- 3) Schulschiffe.
- 4) Schiffsbibliotheken.
- 5) Leuchtfeuer am Magdalenenfluss.
- 6) Drahtlose Telegraphie.
- 7) Ruderkommando.
- 8) Deutsche Seekarten.
- 9) Fahrzeit vor dem Steuermannsexamen.
- 10) Schutz des Privateigenthums auf See.

Etwaige weitere Anträge zur Tagesordnung müssen mir nach § 10 des Statuts bis zum 28. d. M. eingereicht werden. Dann wird die ausführliche Tagesordnung mit Angabe der Referenten veröffentlicht werden.

II. **Seemannsordnung.** Die folgenden Gesetzentwürfe liegen zur Berathung vor: Entwurf einer Seemannsordnung, Entwurf eines Gesetzes über die Verpflichtung deutscher Kaufahrtsschiffe zur Mitnahme heimzusehaffender Seeleute, Entwurf eines Gesetzes, betreffend Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches, Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Stellenvermittlung für Schiffleute.

Von dem Reichsamt des Innern sind mir auf meine Eingabe diese Gesetzentwürfe nebst Begründung zugegangen, so dass ich in der Lage bin, den Einzelvereinen je ein Exemplar mit diesem Rundschreiben zu übergeben. Zugleich mit diesen Vorlagen übersende ich eine Zusammenstellung der Beschlüsse des Deutschen Nautischen Vereins zur Seemannsordnung. Hierdurch wird eine Uebersicht der Abänderungen erleichtert.

Ausser einer Anzahl von redactionellen Aenderungen, durch welche inhaltliche Veränderungen nicht bedingt sind, enthält der Entwurf einer Seemannsordnung viele neue Bestimmungen und auch solche, welche von der Auffassung abweichen, die den Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins zu Grunde gelegen hat. Ich mache u. A. aufmerksam auf die §§ 12, 21, 25, 26, 31, 34, 35, 40, 42, 49, 54, 55, 56, 58, 61, 64, 65, 66, 68, 69, 79, 88, 89, 107, 111, 115, 117 des Entwurfs. Die betreffenden Bestimmungen der jetzt geltenden Seemannsordnung sind, falls es sich nicht um neue Vorschriften handelt, gegenübergedruckt.

Die Zusammenstellung der Beschlüsse des Deutschen Nautischen Vereins entspricht in seiner Paragraphirung der jetzigen Seemannsordnung.

In dem Entwurf eines Heimschaffungsgesetzes ist, entgegen dem Wunsche verschiedener Mitglieder, welchen ich in meinem dritten Rundschreiben von 4. October v. J. mitgetheilt habe, die Vorschrift aufgenommen, dass die Schiffe unter gewissen Bedingungen zur Mitnahme straffälliger Seeleute verpflichtet sein sollen.

Die Abänderungs-Vorschläge seerechtlicher Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs entsprechen im Ganzen denjenigen der Seemannsordnung, insoweit die Ansprüche des Schiffers in Fällen von Krankheit und vorzeitiger Entlassung nach den Grundsätzen der Seemannsordnung geregelt werden. Die Vorschriften über die Vertheilung des Berge- und Hilfslohs entsprechen den Beschlüssen des Vereinstages von 1895.

Durch das im Entwurf ebenfalls vorgelegte Gesetz, betr. die Stellenvermittlung der Seeleute, sollen die im Heuerwesen hervorgetretenen Uebelstände durch Verstärkung der Staatsaufsicht, Einführung der Concessionspflicht sowie von Tarifen für die gewerbsmässige Stellenvermittlung usw. zurückgedrängt werden.

Die Mitglieder ersuche ich, diese Vorlagen für die Verhandlung auf dem Vereinstage einer Prüfung zu unterziehen.

III. Fahrzeit vor dem Steuermannsexamen. Der Hamburger Nautische Verein übersendet mir die folgende Resolution mit dem Ersuchen, diese Frage auf die Tagesordnung des Vereinstages zu setzen:

„Der Nautische Verein zu Hamburg befürwortet, von der gegenwärtigen Bestimmung, dass zur Ablegung des Steuermannsexamens eine als Vollmatrose auf Segelschiffen zurückgelegte Fahrzeit von zwölf Monaten nothwendig ist, abzugehen; eventuell soll denjenigen Aspiranten, die ihre Fahrzeit auf Dampfern zurückgelegt haben, nach Art des in England üblichen Verfahrens, ein Sonder-Certificat für Dampfer ertheilt werden. Die bis zum Steuermannsexamen erforderliche practische Ausbildungszeit dauert, sofern sie auf Dampfern geschieht, 57 Monate, d. h. 12 Monate länger als auf Segelschiffen.“

Die Einführung einer solchen Bestimmung würde eine Aenderung des § 8 der Bekanntmachung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 6. August 1887 bedingen.

IV. Deutsche Seekarten. Der Seeschiffersverein zu Danzig beantragt eine Berathung auf dem Vereinstage über Vervollständigung des deutschen Seekartenmaterials und führt hierzu aus, dass seitens der deutschen Schifffahrttreibenden das Bedürfniss empfunden werde, auch für andere Gegenden als die heimischen Gewässer, unsere Colonien und vereinzelte sonstige kleinere Meerestheile, deutsche Karten zu besitzen. Der Verein ist der Meinung, dass es zur Erreichung dieses Zieles mühevoller Arbeit bedarf, dass dieselbe sich aber auf eine Reihe von Jahren vertheilt.

Um an das Reichsmarineamt, von dessen Nautischer Abtheilung die Karten herausgegeben werden, etwaige Anträge stellen zu können, wird es erforderlich sein, festzustellen, ob ein solches Bedürfniss auch sonst gefühlt wird. Bei einer Prüfung dieser Angelegenheit wird zugleich die vom Kieler Nautischen Verein aufgeworfene Frage erörtert werden können, ob die Deutlichkeit der Schrift und der Ziffern sowie die Güte des Papiers der vorhandenen deutschen Karten den Anforderungen entspricht.

V. Rudercommando. Von dem Nautischen Verein zu Emden werde ich ersucht, folgenden Antrag auf die Tagesordnung des Vereinstages zu setzen:

„Der Deutsche Nautische Verein wolle beschliessen, beim Reichskanzler den Antrag zu stellen, dass baldmöglichst ein Gesetzentwurf dem Bundesrath vorgelegt werde, dahin-

gehend, auf deutschen Schiffen das Rudercommando so festzulegen, dass die Seite des Schiffes, wohin der Kopf desselben sich drehen soll, sinngemäss genannt wird, bei voller Freiheit, ob man diese Seite Backbord und Steuerbord oder links und rechts nennen will.“

VI. Schulschiffe. Zu dieser Frage hat der Hamburger Nautische Verein die folgenden Beschlüsse gefasst:

1) Der Verein hält die Errichtung eines Schulschiffes zur Heranbildung eines seemännischen Nachwuchses für erwünscht, und zweckentsprechend.

2) Die Verwaltung des Schulschiffes ist in erster Linie eine locale Angelegenheit.

3) Dem Schulschiff, das stationär gedacht ist, ist ein Beischiff beizufügen, auf dem die Zöglinge in solchen Dienstzweigen unterrichtet werden, die nur auf See zu erlernen sind.

4) Die Anlehnung des Schulschiffes an die zu reorganisierende Deutsche Seemannsschule auf Waltershof wird für möglich gehalten.

5) Es genügt die Zöglinge practisch-seemännisch auszubilden, ohne auf ihre Ausbildung zu Schiffsofficieren besondere Rücksicht zu nehmen.

6) Das Personal des Schulschiffes und Beischiffes muss dem Lehrplan und den seemännischen Erfordernissen angemessen sein.

7) Der Ausbildungscursus für jeden Zögling, der seiner Schulpflicht genügt hat, soll mindestens ein Jahr dauern, vorbehaltlich gewisser von der Verwaltung zu gewährender Ausnahmen.

8) Die Beitragsleistung der Schüler muss möglichst gering und absolut gleichmässig sein; Freistellen sind nach Bedarf zu schaffen.

9) Die Besatzung des Schulschiffes ist möglichst aus dem Personal der Handelsmarine zu entnehmen.

10) Es wird befürwortet, den Beischiffen der Schulschiffe die staatlichen Hafenabgaben zu erlassen.

Die Mitglieder bitte ich, soweit dieses nicht bereits schon geschehen, zu den unter II. bis VI. in diesem Rundschreiben erwähnten Fragen in Berathung zu treten und event. Stellung zu denselben zu nehmen.

VII. Schiffsbibliotheken. Auf meine im vierten Rundschreiben vom 2. December ausgesprochene Bitte, mir Mittheilungen über eventuell bereits erfolgte Einrichtung von Schiffsbibliotheken zukommen zu lassen, geht mir aus Bremen die Nachricht zu, dass der dortige, von Mitgliedern des Verwaltungsraths der Sparkasse verwaltete und durch jahrelange Bewilligung der Sparkasse bestehende Verein für Volksbibliotheken seit 2 Jahren begonnen hat, den auf lange Fahrt ausgehenden Schiffen, deren Führer und Rheder es wünschen, kleine Kisten mit Büchern zur Unterhaltung und Belehrung mitzugeben. Bisher sind 21 solcher Ausrüstungen erfolgt. (Der Preis der Kiste beträgt ca. 30 \mathcal{M} , der der darin enthaltenen Bücher, ca. 50 Stück, rund 120 \mathcal{M}). — Seit einem Jahre werden auch aus starkem Segeltuch gefertigte Schiffsmappen mit Büchern, die zum Theil von der Centralstelle der Volksbibliotheken geliefert werden, auf ihren Wunsch an einzelne Seeleute vorliehen. Doch entspricht die Nachfrage hier nicht den Erwartungen, auch liegt die Gefahr nahe, dass Mappen oder Bücher, wie es geschehen, verloren gehen. — In Hamburg hat die Versorgung von Schiffen mit Büchern bereits einen erheblichen Umfang angenommen.

VIII. Von dem Deutschen Seefischerei-Verein ist der dritte Jahrgang des Deutschen Seefischerei-Almanachs herausgegeben. Dieses mit reichem Material ausgestattete Buch ist im Buchhandel für 4,50 \mathcal{M} zu haben, an See- und Küstenfischer wird dasselbe für 1 \mathcal{M} abgegeben bei directem Bezug vom Deutschen Seefischerei-Verein.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Sartori.

Ober-Seeamtsverhandlungen.

Leckspringen des Flensburger Dampfers »Georg«, Capt. Hansi.

Wir müssen des beschränkten Raumes halber auf eine eingehende Wiedergabe der Ursachen und Folgen des Unfalls verzichten. In No. 34 Seite 404 des letzten Jahrgangs ist das Fehlende berichtet. Die Ausführungen des Herrn Reichs-Commissars v. Treuenfels und der Wortlaut der Vertheidigungsrede des Herrn Capitän Hansen machen übrigens auch eine Einleitung überflüssig. Wir beschränken uns daher auf die Wiedergabe folgender uns von Herrn Capt. Hansen mit der Bitte übermittelter Daten, Nichts von seinen Angaben streichen zu wollen.

Der Dampfer »Georg« war am 18. Januar 1899, Morgens 2^{1/2} Uhr, von Newcastle mit Kohlen nach Valencia in See gegangen. Um 8 Uhr Morgens wurden im Vorderraum reichlich 4 Fuss Wasser gepölt, das man trotz angestregten Pumpens nicht bewältigen konnte, wesshalb der Dampfer West-Hartlepool als Nothhafen anlieft. Dort wurde die Ladung gelöscht und das Schiff untersucht. Es fand sich, dass oberhalb der Wasserlinie drei Platten verbogen, mehrere Nieten beschädigt waren und eine Niete fehlte, auch war der Seitenkiel gebrochen. Wodurch der Leck entstanden ist, konnte die Mannschaft nicht erklären. Auf einer vorhergegangenen Reise im December 1898 ist das Schiff allerdings im Manchester-Canal bei nur langsamer Fahrt an Grund gewesen. Der Dampfer wurde damals sogleich von einem Taucher der Manchester Ship Canal-Company untersucht, der dabei aber keinen Schaden fand, ausser dass stellenweise die Farbe etwas abgeseuert war.

Der Reichscommissar hatte das Einfordern verschiedener Papiere gewünscht, wie Deviations-, Maschinen- und Claddejournal; diesen Wünschen wurde nicht entsprochen, während der Antrag auf Patententziehung vom Flensburger Seeamt mit dem Bemerkten abgelehnt war, dass es den Antrag des Herrn Reichscommissars auf Patententziehung für unverständlich erachte.

Der Reichscommissar legte Beschwerde ein, die er in der Verhandlung zu rechtfertigen suchte. Einleitend führte er aus, dass im Vorverfahren Herr Ingenieur Schnack als Sachverständiger von dem Vorsitzenden des Seeamts um die Mittheilung seiner Ansicht ersucht worden sei, ob die Havarie ohne Grundstoss entstanden sein könne; nachher sei der betreffende Herr auch als Beisitzer zur seeamtlichen Verhandlung zugezogen, was gegen § 22, Ziffer 5 der Strafprocessordnung vom 1. Februar 1877 verstosse, wonach ein Richter von der Ausübung des Richteramtes kraft Gesetzes auszuschliessen sei, wenn er in der Sache als Zeuge oder Sachverständiger vernommen ist. Zur Sache selbst führte der Reichscommissar aus, dass die übereinstimmende, aber von Keinem unter Eid gemachte Behauptung, dass auf der letzten Reise ein Grundstoss nicht verspürt worden sei, geeignet ist, im höchsten Grade stutzig zu machen, da weder der Capitän Hansi, noch die übrigen Zeugen, mit Ausnahme des Matrosen Kruse, bei ihrer Vernehmung beim Kaiserlichen Consulat in Hartlepool das Festkommen im Manchester-Canal erwähnt haben. Ferner stimme mit dem Vorstehenden aber auch nicht eine vorgenommene Correctur im Schiffsjournal überein; die augenscheinlich mit einer anderen Tinte gemachte Bemerkung, dass das durch das Festkommen verursachte Geräusch habe annehmen lassen, dass Steine vorhanden gewesen, wird später vermuthlich erst gemacht worden sein, nachdem die Vernehmungen in Hartlepool stattgefunden hatten. Diese Correctur erscheint um so verdächtiger, als das Journal sonst mit einer ausserordentlichen Sorgfalt geschrieben ist. Endlich machte man mit der Annahme, dass auf Grund des Attestes des Tauchers die in Hartlepool zu Tage getretenen Beschädigungen durch das Festkommen im

Manchester-Canal entstanden sein könnten, dem Taucher den schweren Vorwurf, dass er die Untersuchung in überaus fahrlässiger und geradezu gemeingefährlicher Weise ausgeführt habe, denn solche Schäden, wie eingebeulte Platten, gebrochener Seitenkiel etc. hätten unbedingt gefunden werden müssen. Wenn man die Begründung des Seeamts gelten lassen will, dass infolge des Festkommens im Manchester-Canal mehrere Nietköpfe beschädigt, bezw. einer abgebrochen und letzterer durch das Einstürzen der Kohlenladung noch mehr gelockert und schliesslich durch den Wasserdruck aus dem Nietloch herausgebrochen sein könnte, so würde doch immer noch eine Erklärung für die Entstehungsursache der übrigen bereits erwähnten schweren Beschädigungen fehlen. Das Verhalten des Capitäns Hansi nach Entdeckung des Lecks sei in einer Weise leichtfertig gewesen, die ihm der Reichscommissar gar nicht zugebraut hätte. Nämlich, als das Leck 8 Uhr 30 Minuten entdeckt wurde, habe sich Hansi erst noch zwei Stunden lang weiter von dem Hafen von Hartlepool entfernt und dadurch Schiff und Mannschaft unnöthiger Weise aufs Spiel gesetzt; erst um 10 Uhr 30 Minuten sei er bei Whitby umgekehrt. Hinsichtlich der Deviation mache er dem Capitän durchaus keinen Vorwurf, doch müsste das Seeamt, wollte es seiner Aufgabe, die Ursachen des Unfalles soweit wie möglich auf Grund thatsächlicher Ermittlungen und nicht nur auf Grund von Annahmen festzustellen gerecht werden, mindestens dem Antrage in dieser Beziehung stattgeben; die Richtigkeit der Deviation in Zweifel zu ziehen, will der Reichscommissar berechnete Veranlassung gehabt haben, da nach seiner Annahme nach stattgehabter Vergleichung der verschiedenen Abstände das Schiff bei dem verbesserten Course geradenwegs auf die bei Whitby liegenden, etwa dreiviertel Seemeilen sich in die See erstreckenden Rocks, die bei Niedrigwasser nur vier bis fünf Fuss Wasser über sich haben und auf die ebenso gefährlichen, etwas südlicher liegenden Whitby-Rocks kommt. Da Capitän Hansi gerade dort umgekehrt sein will, um nach Hartlepool zu gehen, so sei, zumal auch die Beschaffenheit der Beschädigungen am Schiffsboden dafür sprechen, die Vermuthung nicht fernliegend, dass der Dampfer »Georg«, ohne festzukommen, auf einem dieser Steine aufgestossen und dabei leck geworden sei. Schliesslich habe das Seeamt ganz ausser Acht gelassen, dass der vorliegende Seeunfall bereits der dritte ähnlicher Art sei, den der Schiffer Hansi in nicht allzulanger Zeit mit dem Dampfer »Georg« erlitten hat, und werde es das Kaiserliche Ober-Seeamt gewiss nicht »unverständlich« finden, dass er, der Reichscommissar, nachdem das Seeamt jede weitere Aufklärung dieses noch völlig unaufgeklärten Seeunfalls abgelehnt hatte, sich gezwungen gesehen habe, den beregten Antrag gegen Hansi zu stellen und auch zur Entscheidung des Kaiserlichen Ober-Seeamts zu bringen. Der Schiffer habe auch den zur Verhandlung stehenden Unfall durch Leichtsinns und Unvorsichtigkeit bei der Navigirung, mithin durch den Mangel solcher Eigenschaften, die zur Ausübung des Schiffergewerbes erforderlich sind, verschuldet.

Sodann verlas der Herr Vorsitzende ein Schreiben der Werft von William Gray & Co. in West-Hartlepool über die an dem Dampfer vorgenommene Reparatur. In dem Schreiben ist gesagt, dass nicht festzustellen sei, wann und wie die Schäden verursacht worden sind. Des weiteren sind vom Ober-Seeamt Erkundigungen über die Witterung zur Zeit des Unfalles eingeholt worden, ebenso auch Erkundigungen über die Bodenbeschaffenheit im Manchester-Canal. Danach ist der dortige Boden überaus lehmig. Endlich sind auch die verschiedenen Journale eingefordert worden, um die Aenderungen, die in Betracht kommen, festzustellen. Danach sei von einer nachträglichen Aenderung im Kladdejournale keine Rede. Nach Aufklärung weiterer Punkte und eingehender Befragung des Vertreters, des Capitän H. Hansen aus Flensburg, erhielt letzterer das Wort zu seiner Vertheidigungsrede:

»Die Gründe, die der Herr Reichscommissar angiebt, habe ich versucht, in drei Theile zu theilen. Der eine Grund ist, dass etwas im Journal gestrichen ist. Es wird nämlich als eine Fälschung angesehen. Der zweite Grund ist, dass nach Ansicht des Herrn Reichscommissars eine verkehrte Deviation angenommen ist auf dem Cours von Souther Point nach Withby hinunter. An Bord ist nämlich $1\frac{1}{4}$ Strich West Deviation angenommen, während der Herr Reichscommissar nur $\frac{3}{4}$ Strich erlaubt. Hat der Compass nämlich anstatt $1\frac{1}{4}$ Strich nur $\frac{3}{4}$ Strich, dann meint der Herr Reichscommissar, dass es nicht unmöglich ist, dass der Dampfer »Georg« auf Withby Rocks gestossen hätte. Der dritte Grund ist, dass Capitän Hansi früher zwei Havarien gehabt hat. — Was nun den ersten Grund anbelangt, betreffs des Streichens im Journal, so muss ich bemerken, dass dies gesetzlich erlaubt ist, man darf im Journal streichen, was man will, man darf nur nichts radiren oder das Geschriebene durch Streichen unkenntlich machen. Beides ist hier nicht geschehen, und nach meiner Ansicht liegt hier auch durchaus keine Fälschung vor. Wenn nöthig, komme ich später noch auf diese Sache zurück. — Wegen des zweiten Grundes betreffs der Deviation bin ich sicher, dass an Bord keine verkehrte Deviation angenommen ist, der Capitän wird wohl seinen Compass kennen. Der Herr Reichscommissar mag Recht haben, wenn er sagt, dass der Compass früher weniger Deviation gehabt, es ist aber nicht einerlei, wo man auf der Welt ist. Derselbe Compass hat auf demselben Curs im Bottnischen Meerbusen $16-20^\circ$ Deviation. Wegen des Stossens auf Withby werde ich versuchen zu beweisen, dass dies ganz unmöglich ist. Es ist mir überhaupt unerklärlich, wie der Herr Reichscommissar auf solche Gedanken kommen kann. Der Dampfer verliess Dunston ungefähr um 3 Uhr Morgens. Um $8\frac{1}{2}$ Uhr wurden $4\frac{1}{2}$ Fuss Wasser auf dem Tanktop im Grossraum bemerkt. Diese $4\frac{1}{2}$ Fuss Wasser sind zwischen 50—60 Tons an Gewicht. Wir wissen, dass die einzige Leckage nur ein $\frac{1}{4}$ “ Nietloch war. Ein solches Loch giebt, wenn es zwölf Fuss unter Wasser ist, wie hier der Fall war, zehn Tons Wasser pro Stunde. Wir müssen daher fünf bis sechs Stunden Zeit haben, um das angegebene Quantum Wasser im Raume zu bekommen, es ist daher klar, dass diese fehlende Niets bei Abgang oder eben nach Abgang von Dunston ausgefallen sein muss. Wie wir das Schiff ins Dock bekamen, fanden wir einige kleine Schäden im Boden. Nach meiner festen Ueberzeugung sind diese Schäden auf der Reise vorher im Manchester-Canal gekommen, ob diese Niets auch damals beschädigt worden ist, weiss Keiner, es ist ja möglich, es ist aber auch möglich, dass die Niets während des Ladens in Dunston beschädigt worden und später ausgefallen ist. Wenn man die alten Spanten in England betrachtet mit den vorstehenden Bolzen und Bändern, dann muss man sich nicht wundern, wenn einmal ein solcher Schaden vorkommt. Der Herr Reichscommissar glaubt aber nicht, dass der Schaden schon auf der Reise vorher in Manchester gewesen ist. Ein Matrose hat ja in der Verklärung ausgesagt, dass der Schaden wohl nicht davon herrühren könne, denn das Schiff sei sehr langsam aufgelaufen, und der Grund sei sehr weich gewesen. Meine Herren, das hat ein Matrose gesagt, und das wird geglaubt. Ein Mensch, der nichts kennt und nichts weiss, der sich um nichts zu kümmern hat und sich auch um nichts kümmert, dem wird geglaubt. Die ganzen Aussagen des Capitäns mit seinen sämtlichen Officieren und vier bis sechs Mann von den Leuten werden bezweifelt. Auch meint der Herr Reichscommissar: wenn der Schaden schon in Manchester gewesen wäre, dann hätte der Taucher dies sehen müssen. Wenn der Herr Reichscommissar das Wasser in Manchester gesehen hätte, dann würde er sicher nicht von einem Sehen, sondern nur von einem Fühlen sprechen. Vor nicht langer Zeit lief D. »Matilde« ausserhalb der Kieler Förde auf Grund, mit

einem Sturm aus Osten. Das Schiff hämmerte tüchtig, kam aber nach Verlauf einer Stunde ohne fremde Hülfe wieder ab und lief nach Holtenau. Das Schiff wurde von einem Taucher in Brunsbüttel untersucht, der aber nichts finden konnte. Das Schiff löschte seine Ladung in Holland und ging ins Dock. Jetzt fand man, dass zweiundzwanzig Platten lüdt waren, wovon siebzehn erneuert werden mussten. D. »Regina« lief auf im Sund, er kam auch nach zwei bis drei Stunden ohne fremde Hülfe wieder ab und musste in Helsingör von einem Taucher untersucht werden, der aber nichts finden konnte. Das Schiff löschte seine Ladung in Holland und ging ins Dock, da fand man denn vierzehn Platten lüdt, neun davon mussten erneuert werden. Wenn wir nun diese beiden Fälle mit dem in Manchester vergleichen, dann glaube ich wohl, dass der Taucher in Manchester zu entschuldigen ist, wenn er auch nichts hat finden können, denn das Wasser in Manchester ist der reine Morast, und die Beschädigung im Boden des Schiffes war eine sehr geringe. Der Herr Reichscommissar glaubt aber nicht, dass das Wasser um $8\frac{1}{2}$ Uhr im Raume bemerkt worden ist, er sagt da: Wenn das Wasser um die Zeit im Raume bemerkt worden wäre, dann wäre der Capitän nach Hartlepool eingelaufen. Da bedenkt der Herr Reichscommissar aber nicht, dass es um die Zeit vier Stunden nach Hochwasser war und dass der Capt. nicht nach Hartlepool einkonnte, nicht einmal annähernd an die Peers heran. Es war doch auch die Pflicht des Capitäns, sich erst davon zu überzeugen, woher das Wasser eigentlich kam. Sein Schiff ohne Weiteres an Strand zu setzen, das kann man doch nicht von einem erfahrenen Capitän erwarten. Gefahr war nicht, das Wetter war gut. Wir haben schon gehabt, dass die Maschinisten durch verkehrtes Manöveriren mit ihren Häbuen und Ventilen Wasser in den Raum gelassen haben. Das konnte ja auch hier der Fall sein. Dass das Schiff einen Leck hatte, daran hat der Capt. gewiss nicht gedacht. — Der dritte Grund, dass der Capitän früher zwei Havarien gehabt hat, ist richtig, da hat der Herr Reichscommissar Recht. Der erste Fall war auf der Nordseite von Alsen. Es ist ja möglich, dass er da etwas gleichgültig gewesen ist. Er hat dieselbe Stelle wohl hundert Mal passirt, er hat sich eben zu sicher gefühlt. Der zweite Fall war im Sund. Er kam mit einer Ladung Holz von der Ostsee und ging bei Nacht durch die Drogden. Roecht in dem engsten Fahrwasser musste der Capitän mehrere Male gegenkommenden Seglern ausweichen, er kam dadurch zu östlich in's Fahrwasser und blieb sitzen. Beide Fälle sind vom Seeamt in Flensburg untersucht und in beiden Fällen ist der Capitän freigesprochen. Für die erste Havarie bekam er von seiner Rhederei eine Rüge, für die zweite aber nicht und für die letzte erst recht nicht. Capitän Hansi fährt elf Jahre für die Rhederei und zwar immer den »Georg«, er ist ein tüchtiger und zuverlässiger Capitän. Hätte er während der Zeit gezeigt, dass er nichts taugte, dann würden wir dem Herrn Reichscommissar vielleicht danken, wenn er es fertig brachte, ihm sein Patent zu nehmen, uns würde dadurch die unangenehme Pflicht erspart, ihn wegzujagen. Uns macht es kein Vergnügen, eine Familie unglücklich zu machen. Dem Capitän wird Leichtsin, Sorglosigkeit und Unkenntniss vorgeworfen. Nach meiner Ansicht hat er nicht nur nichts verkehrt gemacht, sondern er hat sich während der Havarien so vollständig correct benommen, dass ihm kein Zweiter es besser nachmacht. Ich bin auf dieser Reise nicht mitgewesen, ich möchte aber mit ruhigem Gewissen beschwören, dass der Dampfer »Georg« auf dieser fraglichen Reise nirgends aufgesehen hat. Ich halte es auch für nicht möglich, dass dies hätte verschwiegen werden können. Ein solches Verbrechen traue ich keinem anständigen Matrosen zu, viel weniger unserem Capitän mit seinen sämtlichen Officieren.

Nachdem der Herr Reichscommissar zum zweiten Male das Wort gehabt hatte, wurde Hansen wieder das Wort ertheilt.

Hansen: Der Herr Reichscommissar hielt eben wieder eine lange Rede über die Deviation, ich glaube nicht, dass es nöthig ist, ebenso darauf zu erwidern, denn nach meiner Ansicht hat die Deviation mit dieser Sache nichts zu thun. Ich nehme an, dass das Kaiserliche Oberseeamt jetzt davon überzeugt ist, dass der Dampfer »George« Withby nicht gestossen hat. Zum Schluss möchte ich nur um Entschuldigung bitten, wenn ich in meiner Vertheidigung mitunter etwas dorbe gewesen. Dieser »George«-Fall ist aber ein solcher, dass ein Mensch, der sich für einen Seemann interessirt, wohl aufgeregt werden kann. — Nach diesen Worten wurde Herrn Hansen vom Vorsitzenden darauf aufmerksam gemacht, dass er nicht persönlich werden dürfte.

Das Oberseeamt trat sodann in die Berathung ein und verkündete der Herr Vorsitzende, dass das Oberseeamt beschlossen habe, den Spruch des Königlichen Seeamts zu Flensburg vom 14. August v. J. zu bestätigen, die Baarauslagen ausser Ansatz zu bringen und dem Inspector, Capitän Hanse, die Reisekosten zu ersetzen. In der Begründung führte der Vorsitzende aus, dass die Beschwerde des Herrn Reichskommissars, dass ein Beisitzer in Flensburg vorher über seine Meinung befragt worden, formell nicht berechtigt sei. Das Oberseeamt könne darin keineswegs die Vernehmung eines Sachverständigen im Sinne der St.-P.-O. finden, sondern lediglich das Ersuchen des rechtskundigen Vorsitzenden, sich bei einem Sachverständigen zu informiren. Berechtigt sei dagegen die Beschwerde des Reichscommissars, dass das Seeamt nicht alles zur Aufklärung des Falles Nöthige gethan habe. Im Uebrigen aber habe das Oberseeamt den Ausführungen des Herrn Reichskommissars nicht beitreten können, namentlich sei dies der Fall bezüglich der Behauptung, dass die Aussage der Besatzung bei der Verklarung nicht richtig sei. Der ganze Hergang des Falles sei überhaupt nicht völlig aufgeklärt. Der Annahme des Reichscommissars, dass der Unfall bei Withby-Rocks sich ereignet habe, treffe nicht zu. Vollständig richtig habe Capitän Hansi insofern gehandelt, als er, nachdem er das Wasser im Schiffsraum festgestellt, noch versucht habe, es mit den Pumpen zu bewältigen, bevor er einen Nothhafen anliefe. Im Uebrigen schliesse sich das Oberseeamt den Ausführungen des Seeamts zu Flensburg an.

Das Cadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyd.

Das unter dem Protectorat des Erbgrössherzogs von Oldenburg stehende Cadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyd bezweckt die Ausbildung junger Seeleute für die höhere seemännische Laufbahn, insbesondere für die Stellungen von Schiffsofficieren und Capitänen der Handelsflotte.*)

Bei der Einrichtung des Schulschiffes ist Bedacht darauf genommen, mehr als bisher junge Leute, die eine bessere Schulbildung genossen haben, zu dem Seemannsberufe heran-

*) Es sei hier bemerkt, dass auch der Deutsche Schulschiff-Verein im Frühjahr 1901 ein Schulschiff in Fahrt zu stellen beabsichtigt. Dieses Unternehmen, das ebenfalls volles Interesse und Unterstützung bei der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd findet, dient der Ausbildung von Schiffsjungen, die dann nach beendeter einjähriger Dienstzeit an Bord des Segelschiffes zur Fortsetzung ihrer Laufbahn in bisher üblicher Weise in die Handelsmarine übergehen. In erster Linie wird es sich hierbei um einen besseren Ersatz von Deckmannschaften, sowie um die bessere Ausbildung der Bestleute auf kleinen Fahrzeugen handeln. — Tüchtigen Schiffsjungen des Schulschiffs wird der Uebertritt auf das Cadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd ermöglicht.

zuziehen, also aus solchen Kreisen, die dem Berufe des Seeofficiers bis jetzt in Hinblick auf den bisher üblichen Ausbildungsgang überwiegend ferngestanden haben. An Bord des Schulschiffes wird den Cadetten eine gründliche und systematische und zwar sowohl practische wie theoretische Ausbildung zu Theil zu werden, wie solche den heutigen Anforderungen an die Stellung der Officiere der grossen Seedampfer entspricht. Unter Vermeidung von Arbeiten oft recht untergeordneter Art, die nach alter Ueberlieferung heute noch den Schiffsjungen vielfach zugemuthet werden und die weder durch die Rücksicht auf die seemännische Ausbildung, noch durch erzieherische Zwecke erforderlich erscheinen, wird der Dienst auf dem Schulschiffe alles umfassen, was zu der Seemannschaft des künftigen Seeofficiers gehört. Es ist selbstverständlich, dass dabei jede, auch die härteste seemännische Arbeit den Cadetten nicht erspart werden soll, wobei indessen als Grundlage stets die Aufgaben des Seemanns, sowie die Rücksicht auf die künftige Stellung der Cadetten gelten werden. Unter der andauernden Aufsicht der Officiere und Lehrer wird auch für die Erhaltung guter Lebensgewohnheiten und die sittliche Erziehung nach Möglichkeit gesorgt werden.

Als Schulschiff ist ein grosses schnellsegelndes, viermastiges Segelschiff mit Barktakelung angekauft, nämlich die viermastige Bark »Albert Rickmers« von 2395 Brutto Reg.-T., 1895 in Geestemünde gebaut, das der Aufgabe als Schulschiff entsprechend umgebaut und eingerichtet wird. Das Schiff, welches nach Fertigstellung des Umbaues den Namen »Herzogin Sophie Charlotte« erhalten wird, soll jährlich möglichst bald nach dem Osterfeste seine Reise antreten und als Handelsfahrzeug für die Beförderung von Frachtgütern in grosser Fahrt Verwendung finden. Die Wahl eines Segelschiffes ist aus Zweckmässigkeitsgründen erfolgt; maassgebend war hierfür sowohl der Umstand, dass die Zulassung zur Seesteuermannsprüfung, also auch zum Besuch der Seefahrtsschule (Navigationsschule) nach den gesetzlichen Bestimmungen von der Zurücklegung einer bestimmten Fahrzeit auf einem Segelschiff abhängig ist, sowie die noch wichtigere Erwägung, dass die für den Dampferofficier erforderlichen Charaktereigenschaften: körperliche Gewandheit, Muth, schnelle Auffassung und Entschliessung usw. nur in dem Dienste auf einem Segelschiff erworben werden und hier zugleich durch die Art des Betriebes die allseitige Ausbildung des einzelnen Mannes viel sicherer und besser durchzuführen ist, als auf einem Dampfer.

Für die volle Ausbildung der Cadetten an Bord des Segelschiffes ist eine dreijährige Dienstzeit vorgesehn. Die jungen Cadetten treten als Schiffsjungen in den Dienst ein und haben sich zunächst für die Dauer eines Jahres zu verpflichten. Nach Ablauf des ersten Jahres rücken die Cadetten zum Leichtmatrosen und nach einem weiteren Jahre zum Vollmatrosen auf, hierbei verpflichten sie sich immer von Neuem auf die Dauer eines Jahres. Von jeder Jahresabtheilung ist eine Zahl von etwa 30—40 Cadetten einzustellen, so dass die Gesamtzahl der Cadetten bei vollem Betriebe etwa 100 Mann betragen wird. Die Besatzung des Schiffes besteht aus einem Capitän, 4 Officiere, einem oder zwei Lehrern und dem Arzt, sowie der weiterhin erforderlichen Mannschaft. Die Cadetten wohnen in einem besonderen Deckbause unter Aufsicht der Officiere und der Lehrer. Neben der practischen seemännischen Ausbildung, die nach Seemannsgebrauch in regelmässigen Wachen unter Leitung der Officiere erlangt werden soll, wird täglich etwa drei Stunden in allen seemännischen Gebieten, in den neueren Sprachen, in Mathematik und Steuermannskunst theoretischer Unterricht erteilt, über welchen der Seefahrtsschule in Bremen Plan und Controlle übertragen worden ist. Nach Beendigung der dreijährigen Ausbildung an Bord des Schulschiffes werden die Cadetten auf ein weiteres Jahr an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd vertheilt, wo sie als Unterofficier bzw. Hülfs-officier

Dienst zu übernehmen haben. Mit diesem vierten Jahr ist die gesetzliche Vorschrift für die Zulassung zur Prüfung zum Seesteuermann erfüllt, so dass sich hieran unmittelbar der Besuch der Seefabricschule anschliessen kann, der jedoch infolge der an Bord erworbenen Vorbildung statt wie sonst 8 Monate nur etwa 3—4 Monate beanspruchen wird. Diejenigen Cadetten, welche noch nicht im Besitz des Einjährig-Freiwilligen-Zeugnisses sind, erhalten mit der bestandenen Steuermannsprüfung zugleich die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst in der Kaiserlichen Marine. Während ihrer Dienstzeit erhalten diese Freiwilligen freie Kleidung und Verpflegung; bei guter militärischer Führung können sie die Befähigung zum Seesofficier der Reserve erwerben. Nach erlangtem Befähigungszeugniss zum Seesteuermann werden die Zöglinge, soweit möglich Anstellung als 4. Officier an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd finden, ohne dass sie jedoch ihrerseits zum Eintritt beim Lloyd verpflichtet sind. Mit dem Norddeutschen Lloyd haben sich die grösseren Dampfer-Rhedereien Bremens darüber geeinigt, dass auch sie die Cadetten eines Schulschiffes bei der Anstellung an Bord ihrer Schiffe bevorzugen werden. Nach weiterer zweijähriger Dienstzeit ist alsdann ein zweiter Besuch der Seefabricschule von 4—5 Monaten behufs Ablegung der Prüfung zum »Schiffer auf grosser Fahrt« erforderlich, womit die theoretische Schulausbildung abgeschlossen ist. Das Befähigungszeugniss zum Schiffer auf grosser Fahrt (Capitänspatent) berechtigt zur selbständigen Führung von Kauffahrteischiffen auf allen Meeren und Gewässern.

Nach Beendigung ihrer Ausbildung an Bord des Schulschiffes erhalten die Cadetten als Unterofficier bzw. Hülfs-officier an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd bei freier Station eine Heuer von 50—60 M monatlich.

Die Einnahmen der Officiere und Capitäne des Norddeutschen Lloyd sind als verhältnissmässig sehr gute zu bezeichnen: bei gutem Verhalten ist der Zeitraum von der ersten Anstellung als Officier bis zur Beförderung zum Capitän auf etwa 12—14 Jahre zu veranschlagen. Bei den übrigen Rhedereien ist bei allordings geringeren Gagensätzen die Beförderung eine nicht unwesentlich schnellere. Bei der Mehrzahl der Bremischen Dampfer-Rhedereien sind ausserdem sämtliche Officiersstellungen gemäss den Bestimmungen der Seemannskasse und der Witwen- und Waisenspensionskasse pensionsberechtiget.

Schiffbau.

Am Anfange 1900 im Bau befindliche Räumte (nach Lloyds Register):

Im Ver. Königreich: 538 Schiffe mit 1 306 751 Br.-R.-T. Davon für einheimische Rhedereien 387 Dampfer mit 1 028 253 T.; für Deutschland 16 resp. 66 165; Oesterreich-Ungarn 17 resp. 44 269; Holland 6 resp. 32 927 Britische Colonien 18 resp. 21 160; Frankreich 6 resp. 11 366; Norwegen 6 resp. 10 380; zum Verkauf oder Nationalität des Rheders unbekannt 20 Dampfer mit 40 255 Br.-R.-T. und 9 Segler zu 1317 T. etc. etc.

Deutschland: 51 Schiffe mit 200 180 Br.-R.-T. Davon fallen auf Hamburg, Flensburg, Tönning, Kiel 20 zu 87 000; Stettin 10 zu 60 770; Bremen, Geestemünde und Vegesack 13 zu 29 310; Rostock und Lübeck 6 zu 9400 und Danzig 2 Schiffe zu 13 700 Br.-R.-T.

Italien: 29 Schiffe zu 107 950 Br.-R.-T.

Ver. Staaten: 46 Schiffe zu 104 384 Br.-R.-T.

Frankreich: 30 Schiffe zu 102 080 Br.-R.-T.

Holland: 32 Schiffe zu 31 555 Br.-R.-T.

Norwegen: 22 Schiffe zu 21 959 Br.-R.-T.

Dänemark: 7 Schiffe zu 21 164 Br.-R.-T.

Oesterreich-Ungarn: 5 Schiffe zu 14 600 Br.-R.-T.

China: 7 Schiffe zu 10 825 Br.-R.-T.

Japan: 3 Schiffe zu 4432 Br.-R.-T.

Belgien: 4 Schiffe zu 4300 Br.-R.-T.

Schweden: 6 Schiffe zu 2040 Br.-R.-T.

Spanien: 1 Schiff zu 2000 Br.-R.-T.

Probefahrt. Am 13. Januar machte der stählerne für die Firma A. C. de Freitas & Co., Hamburg, von Craig, Taylor & Co. in Stockton-on Tees erbaute Dampfer »Macedonia« seine Probefahrt, auf der er eine Fahrt von 12½ Knoten erreichte. Die Dimensionen des Dampfers sind: 27'4"×35'×23'8". Das Schiff ist nach Lloyds höchster Classe als Spardeckdampfer erbaut, hat ein erhöhtes Hinterdeck, eine Brücke und vorne die Back. Im Boden, liegen unter dem ganzen Schiff die Wasserballasttanks. Das Schiff hat 4 Dampfwinchen, ein Patent-Steuergeschirr, sowie einen grossen Donkeykessel. Die von Thomas Richardson & Son, Ltd., Hartlepool erbaute Maschine hat Cylinder von resp. 22", 35" und 59" Durchmesser bei 39" Hub. Die »Macedonia« ist bereits der sechste Dampfer, den die obengenannte Werft für die Firma A. C. de Freitas & Co. gebaut hat.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Dienstag, den 27. Februar d. J., Morgens 8 Uhr, soll in Papenburg mit einer Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute angefangen werden. Meldungen dazu nimmt der Navigationslehrer Herr Spillmann in Papenburg bis zum 26. e. m. entgegen.

Germanischer Lloyd. Der Germanische Lloyd hat soeben sein diesjähriges Register vertheilt. Dasselbe enthält ausser dem eigentlichen Schiffsverzeichnis eine Liste, sowohl der Agenten und Besichtigter der Gesellschaft, als der Beauftragten der See-Berufsgenossenschaft, deren sachverständiger Beirath der Germanische Lloyd ist. Am Schlusse des Registers befindet sich eine alphabetische Liste der deutschen Rhedereien und der in ihrem Besitz befindlichen Schiffe, deren Brutto-Tonnengehalt 50 Register-Tonnen überschreitet, sowie ein Verzeichniss der in Deutschland befindlichen Trockendocks, Schwimmdocks, Patentslips und Helgen. Der Germanische Lloyd bedient sich zur Wahrnehmung seiner Geschäfte an den verschiedenen Hafenplätzen der Erde der Vermittelung von 106 Agenten und 187 Besichtigern, welche theils Schiffbau, Maschinen-Inspectoren oder Schiffscapitäne sind. Von diesen sind 51 im Deutschen Reich und 242 im Auslande thätig. Die See-Berufsgenossenschaft hat im Deutschen Reiche 34 Beauftragte angestellt und bedient sich zur Controlle ihrer Unfallverhütungsvorschriften im Auslande nach Bedarf der ausländischen Experten des Germanischen Lloyd. Das eigentliche Schiffsregister enthält in diesem Jahre 125 Schiffe mehr als im Vorjahre. Der Nationalität nach sind die Schiffe: deutsche 2616, schwedische 368, russische 301, niederländische 292, norwegische 211, dänische 167, britische 57, französische 41, spanische 19, italienische 16, verschiedener Nationalität 113, zusammen 4201 Schiffe. Was speciell die deutschen Schiffe betrifft, so sind dieselben:

	Anzahl	Brutto-Tonnen	Netto-Tonnen
Dampfer:	1236	1 869 189	1 160 012
Segelschiffe:	1380	—	572 171
	2616	1 869 189	1 732 183

Nach der vom Germanischen Lloyd ebenfalls veröffentlichten Schiffbau-Liste befanden sich im Jahre 1899 für deutsche Rechnung im Bau:

auf deutschen Werften	608	Schiffe von	510 012	Br.-T.-R.
„ fremden	87	„ „	136 336	„
	695	„ „	646 348	„

Davon sind fertiggestellt: 434 Schiffe von 284 643 Brutto-Tonnen-Raumgehalt. Ferner sind für deutsche Rechnung im Auslande angekauft worden: 63 Schiffe von 62 093 Netto-Tonnen-Raumgehalt und es sind durch Verkauf, Verlust auf See oder durch Condemnirung aus deutschem Besitze geschieden: 99 Schiffe von 56 721 Netto-Tonnen-Raumgehalt. Im Verlage der Gesellschaft ist ausserdem erschienen: 1. Reglement für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Seeschiffen. (In deutscher und englischer Sprache.) 2. Reglement für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Schiffen der Sund- und Wattfahrt, sowie der Binnenfahrt. 3. Reglements für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von hölzernen und Composit-Schiffen. 4. Reglements für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von Yachten. 5. Reglements und Vorschriften für den Bau von Maschinen und Kesseln, für electriche Beleuchtung und für Prüfung von Schweisseisen, Stahl (Flusseisen) und Stahlguss. 6. Reglements und Vorschriften für die Prüfung von Schweisseisen, Stahl (Flusseisen) und Stahlguss, sowie der Anker, Ketten und Trossen. (In deutscher und englischer Sprache.)

Dampfschiffahrt nach Asien. Die österreichische Regierung verhandelt mit dem Oesterreichischen Lloyd über eine Vermehrung seiner nicht vertragsmässigen Fahrten nach Indien, deren Zweck hauptsächlich darin besteht, die Ausfuhr der österreichischen Zuckerindustrie nach Indien zu fördern. Der Lloyd verpflichtet sich, abgesehen von den vertragsmässigen Fahrten nach Indien, auch so viele nicht vertragsmässige Fahrten zu unternehmen, dass eine rasche Beförderung des österreichischen Zuckers nach Indien gesichert ist. Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner, die Frachtkosten für die Beförderung einer Tonne Zucker nach Indien nicht über einen gewissen vereinbarten Satz — wie verlautet, 14 sh. den jetzt üblichen Frachtpreis — zu erhöhen. Für diese Leistungen wäre die Regierung geneigt, dem Lloyd den Betrag der Suezkanal-Gebühren (Fros. 9.— per Reg.-Tonne) für diese nicht vertragsmässigen Fahrten zu ersetzen.

Kleine Mittheilungen.

In der am 22. Januar abgehaltenen Generalversammlung des **Kieler Nautischen Vereins** wurden in den Vorstand gewählt die Herren: Geheimrath Sartori, Admiral Aschenborn, Hafenmeister a. D. Peters, Capitän P. F. Petersen, Dr. Boysen, Landesversicherungsath Hansen, Capitän A. Ehler, Schiffsbaumeister A. Conradi, Inspector Ströb. — Zu Delegirten für den Vereinstag wählte der Verein die Herren: Geheimrath Sartori, Admiral Aschenborn, Landesversicherungsath Hansen, Dr. Boysen.

Die Rhedereifirma Rickmers beabsichtigt bekanntlich eine grössere Anzahl von Dampfern in die chinesische Küstenfahrt einzustellen. Als erster von diesen wird der Dampfer »Schantung« eingestellt, der insofern einen neuen Schiffstyp darstellt, als auf ihm die Kessel statt mit Kohle mit rohem Petroleum geheizt werden sollen, welches von Borneo und Sumatra be-

zogen worden soll. Zwei gleiche Dampfer befinden sich im Bau.

Der Capstädter Correspondent des »Daily Telegraph« meldet, dass Schiffe, die einen Theil ihrer Ladung an der Kaiserlichen Werft in Capstadt gelöscht haben und hierauf gezwungen waren auf der Rhede auf Quaipplatz zum Löschen der Restladung zu warten, dann nicht mehr, wie es bisher gewesen, abermals zum Zahlen der üblichen Quaigebühren verpflichtet werden, sondern von dieser Abgabe befreit sind. Dem energischen Einschreiten der dort domicilirten Handelskammer bei der Hafenbehörde ist zu danken, wenn Schiffe in Zukunft von doppelten Quaigebühren in Capstadt verschont bleiben.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein.

Sitzung vom 22. Januar. Nach Verlesung der Eingänge, von denen das Rundschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein bemerkenswerth ist, wird zur Wahl der Delegirten für den am 26. und 27. Februar abzuhaltenden Vereinstag geschritten. Gewählt werden die Herren: Director Matthiessen, Dr. Antoine-Feill jr., Inspector Polis, Redacteur Schroedter. Sodann beschäftigt sich die Versammlung mit den bis jetzt auf der Tagesordnung stehenden Gegenständen. Nacheinander werden besprochen: 1) Internationale Dampferlinien. Hierzu wird mitgetheilt, dass sich die Technische Commission für Seeschiffahrt in Folge einer an die Reichsregierung gerichteten Eingabe der Hamburg-Amerika Linie mit dem Gegenstand beschäftige. Der Verein bezw. seine Delegirten werden den im vorigen Jahre behaupteten Standpunkt auch in diesem Jahre vertreten. 2) Leuchtfeuer am Magdalenen-Fluss. Von verschiedenen Mitgliedern, die sich in der Ausübung des Berufs vor dem Magdalenenfluss aufgehalten, wird die Errichtung eines Feuers als wünschenswerth bezeichnet, während andererseits bemerkt wird, dass Landfeuer bezw. Feuerschiffe wegen der fortwährenden Aenderung des Flussbettes eher als Naturmarken zu Tragschlüssen führen könnten. Im Uebrigen beschliesst man, weiteres Material zu sammeln, da gerade dieses Thema vom Verein in Berlin vertreten werden soll. 3) Rudercommando. Der Verein beschliesst, auf seinem früher vertretenen Standpunkt zu verharren. Nämlich, solange ein neues Commando nicht international wird, auf »Rechts« und »Links« zu bestehen und gegen Einführung des Kriegsmarine-Ruder-Commandos Front zu machen. 4) Deutsche Seekarten. Nach längerer Debatte, in der die Qualität deutscher Seekarten denjenigen englischer und französischer gegenübergestellt ist, beschliesst der Verein dem Antrag des Danziger Nautischen Vereins zuzustimmen, der befürwortet, dass auch für andere Gegenden wie die heimischen Gewässer deutsche Seekarten hergestellt werden mögen. Zu gleicher Zeit wird auch bemerkt, dass es wünschenswerth sei, die vom Reichsmarineminister herausgegebenen Nautischen Jahrbücher, Gezeiten- und Feuerbücher in grösserer Auflage, als es bisher geschehen, zu veröffentlichen. Auch wird hervorgehoben, dass es empfehlenswerth sei, zum Kartenstoff anderes Material als Papier zu benutzen, ganz besonders dann, wenn es sich um Spezialkarten handelt, die beim Einsegeln in den Hafen gerne auf der Commandobrücke benutzt werden.

Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 24. Januar. Als Mitglied wird Herr Rassau, I. Officier D. »Sparta«, aufgenommen. Sodann beschäftigt sich der Verein abermals mit dem Entwurf zu einem neuen Heimschaffungsgesetz. Der anwesende Rechtsbeistand des Vereins, Herr Dr. Kaemmerer, recapitulirte in längerer Ausführung die bisher im Verein gegen die vorgeschlagene Verpflichtung zur Mitnahme straffälliger Seeleute zum Ausdruck gebrachten Bedenken und wies darauf hin, dass vor dem Jahre 1872 Hamburger Schiffe zur Mitnahme straffälliger Hamburger Seeleute verpflichtet gewesen seien. Ebenso erwähnte der Redner, dass in den Motiven zum jetzigen Heimschaffungsgesetz aus dem Jahre 1872 bemerkt sei, man könne den Kaufahrtschiffen den Transport straffälliger Personen »nicht wohl zumuthen.« Die im Sinne der Schiffsführer guten Seiten und die Schattenseiten des Entwurfes werden nach der Einleitungsrede des Herrn Dr. Kaemmerer in längerer Debatte einander gegenübergestellt. Mehrere Mitglieder plaidiren für pure Ablehnung des Entwurfes; Andere unterstützen zwar den Antrag, stimmen aber, falls man diesen Wunsch unberücksichtigt lässt, für möglichste Beschränkung der Bewachungspflicht des Schiffers; Dritte befürworten die Annahme des Entwurfes, weil es im Interesse des Schiffsführers liege, wenn Seeleute, die eines Vorgehens schuldig sind, vor den Richter zur Aburtheilung gebracht werden. Der erste Antrag, zur Abstimmung gebracht, wird mit Stimmenmehrheit angenommen. Somit lehnt der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg den Entwurf zum Heimschaffungsgesetz, soweit es sich um die Verpflichtung deutscher Kaufahrtschiffe zur Mitnahme straffälliger Seeleute handelt, ab. — Hierauf referirt ein Mitglied über den Entwurf der neuen Seemanns-Ordnung, zu welchem Thema in einer der nächsten Sitzungen Stellung genommen werden soll. Nächste Sitzung: Generalversammlung, am 31. Januar.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 18. Januar abgehaltenen ausserordentlichen Mitgliederversammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand und wiederum ausserst zahlreich besucht war, wurden zunächst 5 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Mitgliedern aus Papenburg und hier, sowie der Antrag der Wittve eines Mitgliedes auf Gewährung eines Wittwengeldes; der Antrag wurde ohne Debatte einstimmig angenommen. Eingegangen war ferner das sechste Rundschreiben vom Deutschen Nautischen Verein, welches besprochen wurde. Zu der Versammlung erschienen war der Rechtsbeistand des Vereins, Herr Rechtsanwalt Kumpel und wurde in die Debatte über die Seemanns-Ordnung eingetreten. Ein Vereinsmitglied wandte sich in schärfster Weise gegen die einzelnen in den allgemeinen Bemerkungen der Begründung des Entwurfs vom Reichsanwalt des Innern aufgestellten Behauptungen. In erster Linie wies Redner darauf hin, dass die Regierung auf die durch die Commission des Deutschen Nautischen Vereins erfolgte Sichtung und Prüfung der von den einzelnen Berufsgruppen gemachten Vorschläge hinweise. Der Deutsche Nautische Verein bezwecke nun, wie bekannt, fast ausschliesslich eine Vertretung der Rhedereiinteressen; wenn also das Urtheil des Deutschen Nautischen Vereins für die Regierung ausschlaggebend gewesen sei, so könne man allerdings verstehen, wie dieselbe zu einem solchen Entwurf gekommen wäre. Dann sollte die Regierung aber auch nicht weiter behaupten, dass die Entwürfe in unmittelbarer Fühlung mit den einheimischen, an der Seeschiffahrt beteiligten Berufskreisen zu Stande gekommen wären. Es sei im Gegentheil zu constatiren, dass die Wünsche der

Schiffsofficiere in allen wichtigen Punkten keinerlei Berücksichtigung gefunden hätten, wohl aber in einem Punkte zu einer empfindlichen Schädigung derselben führen werden, falls dieser Entwurf Gesetz werde. Hierauf wurde in die Specialdebatte eingetreten und wurde bei § 2 nochmals beschlossen, an Stelle des Wortes »Schiffer,« »Schiffscapitän« bzw. »Capitän« zu setzen. Bei § 12 wird darauf hingewiesen, dass es unbedingt nöthig sei, dass bei besonderen Abreden mit Schiffsofficiern diese Abreden genau festgelegt seien; diese Festlegung sei in einem besonderen Schriftstück der Musterrolle anzulegen, um so den Schiffsofficiern Gelegenheit zu geben, dieselbe einzusehen. Nur in diesem Falle könne die Rede davon sein, dass die Eintragung nur des wesentlichen Inhalts der Abreden in die Musterrolle genüge. Bei § 25 wurde allgemein die Ansicht ausgesprochen, dass derselbe ein Musterstück von Dehnbarkeit und Unbestimmtheit und theilweise nicht nur für Seeleute, sondern auch für solche, welche mit Rechtssachen weit bekannter wären, unverständlich sei. In Absatz 1 wurde zunächst beschlossen, dass die Gültigkeit des Heuervertrages allerdings erst durch schriftliche Abfassung bedingt werden solle, um so den vielen Klagen der Seeleute in diesem Punkt abzuhelfen. Die Beschlussfassung über Absatz 2 und 3 wurde noch vertagt. In § 26 Abs. 2 wurde allgemein die Streichung der Worte »in Ermangelung anderweitiger Bestimmung« gefordert. Abs. 3 soll ganz gestrichen werden, da derselbe für deutsche Verhältnisse, für welche das Gesetz doch in erster Linie gemacht sei, absolut nicht passe. Auch in § 30 wurde vorgeschlagen, eine kleine Aenderung vorzunehmen, indem der Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt erfolgen solle, dem Schiffsmann nicht »bei der Annusterung« sondern »in dem Heuervertrage« anzugeben sei. In § 33 wurde zunächst die Streichung der Worte »falls nicht ein Anderes vereinbart ist« zu beantragen beschlossen. Ferner sprach sich die Versammlung dafür aus, dass der Wachdienst während der Nacht im Hafen zweifellos eine körperliche Beanspruchung bedeute, weshalb derselbe nicht etwa nur dann in die zehnstündige Arbeitszeit einzurechnen sei, sofern er zwei Stunden übersteige, sondern überhaupt als Arbeit zu rechnen sei. Abs. 3, in welchem die sociale Stellung der Schiffsofficiere dem Reichsanwalt des Innern Veranlassung giebt, die pecuniäre Lage derselben womöglich noch zu verschlechtern, ist für die Versammlung überhaupt nicht annehmbar. Es soll daher der erste Satz überhaupt fortfallen, sodass lediglich die Bestimmung verbleibt, nach welcher ein Schiffsofficier, wenn das Schiff im Hafen liegt, innerhalb 24 Stunden mindestens 8 Stunden Ruhezeit haben soll. Der vorgerückten Zeit halber konnte die Debatte nicht fortgesetzt werden und wurde daher beschlossen, am nächsten Donnerstag nochmals eine ausserordentliche Mitgliederversammlung abzuhalten. Es erfolgte hierauf die Wahl von 3 Herren zu Delegirten zum Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins und von Herren zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes. Mitgetheilt wurde sodann, dass ein Mitglied, welchem eines Mankos an Ladung halber ein Abzug von der verdienten Gage gemacht sei, die gegen die Rhederei angestregte Klage gewonnen habe. Berichtet wurde dann weiter, dass die Sloman-Linie hier die Absicht kundgegeben habe, ihren Schiffsofficiern bei richtiger Ladungsablieferung und gutem Betragen eine monatliche Gratification von 20, 10 und 5 *M* für den I., II. und III. Officier zu zahlen. In der Versammlung wurde hierzu bemerkt, dass der deutsche Schiffsofficier, soweit in seinen Kräften stehe, selbstverständlich die Ladung bestmöglichst abliefern und sich in seinem Betragen tadellos zeige. Die Sloman-Linie möge diese Gratification in eine feste Gehaltszulage umwandeln. Nach einigen weiteren Bemerkungen wurde dann die Versammlung geschlossen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreispaltige Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 5.

Hamburg, den 3. Februar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die neue Flottenvorlage. — Zum Rudercommando. — Der Schiffbau in 1899. — Schiffsverkehr in den Häfen Wladiwostok und Nikolajewsk. — Vermischtes. — Schiffbau. — Seeamtsverhandlungen. — Vereinsberichte. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Wie der Redaction der geschäftsführende Verein des Verbandes **Deutscher Seeschiffvereine** in freundlicher Weise mittheilt, soll am 16. und 17. Februar d. J. in Berlin der Verbandstag abgehalten werden. Neben einer Einladung, den Verhandlungen beizuwohnen, ist uns auch die Tagesordnung zugegangen. Obenan steht die auch in diesen Spalten viel besprochene Schulschiffsfrage in Verbindung mit Schiffsjungenzwang. Dann folgt der Entwurf eines neuen Heimschaffungsgesetzes, ein bereits nach allen Richtungen hin behandeltes Thema. Weiterhin ist bemerkenswerth der Entwurf einer neuen Seemannsordnung, ein Gegenstand, der wegen seiner eminenten Wichtigkeit für alle Seeleute gewiss die eingehendste Besprechung nach sich ziehen wird. Nachstehend lassen wir den Wortlaut der ganzen Tagesordnung nebst Angabe der Referenten und Correferenten folgen:

1. Geschäftliches: Wahl des Vorsitzenden, Wahl des geschäftsführenden Vereins, Geschäftsbericht, sonstige Mittheilungen.

2. Schulschiffsfrage-Schiffsjungenzwang.

Ref.: Verein Hamburg.

Corref.: Verein Weser.

3. Heimschaffungsgesetz.

Ref.: Verein Flensburg.

Corref.: Verein Hamburg.

4. Rudercommando.

Ref.: Verein Lübeck.

Corref.: Verein Stettin.

5. Seemanns-Ordnung.

Ref.: Verein Hamburg.

Corref.: Verein Weser.

6. Befeuern des Fehmarn Beltes usw.

Ref.: Verein Stettin.

Corref.: Verein Flensburg.

7. Fischerlichterführung.

Vortrag eines hamburgischen Delegirten.

8. Ungenügende Bezeichnung der Oderbank.

Ref.: Verein Stettin.

Corref.: Verein Lübeck.

9. Interpellation über die vorzeitige Einziehung der Feuerschiffe »Stollergrund« und »Adlergrund« ohne Eisefahr, und die zuspäte Wiederauslegung derselben, sowie über Klagen betr. das Abholen der Lootsen bei dem Feuerschiffe »Elbe II«.

(Auf Antrag des Vereins Stettin.)

Man schreibt uns aus Lübeck: In einem Vortrag »Ueber die Entwicklung und die Bedingungen der deutschen Schiffbauindustrie,« den Marinebaumeister Petersen Mitte v. M. in Lübeck hielt, wurde u. A. auf die sehr ungünstige Lage der Werft von Henry Koch hingewiesen, deren Inhaber gezwungen sind, Maschinen und Kessel zu kaufen. Es müsse verlangt werden, dass die Werft auch im Stande sei, für die von ihr zu erbauenden Dampfschiffe die Maschinen selbständig herzustellen. Die Maschinenbauwerkstätten müssen sich den schiffsbaulichen Anlagen örtlich angliedern. Noch fortwährend und mehr als in früheren Jahren wandern Schiffsbauten ins Ausland und damit ein grosser Theil unseres Nationalvermögens, 1897 40 000 R.-T. = 18 Mill. Mark, 1898 50 000 R.-T. = 22 Mill. Mark. Das liegt daran, dass wir nicht genug leistungsfähige Werften haben. Von den 18 grösseren deutschen Werften sind nur drei im

Stände, Bauten über 10 000 R.-T. Grösse auszuführen (Schichau, Vulcan, Blohm & Voss). Dieser Mangel ist von einigen Werften denn auch sofort erkannt und es sind bereits Anfänge zur Abstellung desselben gemacht worden (Germania, Howaldt, Bremer Vulcan, Flensburg). Redner besprach dann eingehend die Möglichkeit der Hebung des Lübecker Schiffbaues und kam unter Hervorhebung der überaus günstigen Vorbedingungen für diese zu dem Schluss, dass die Schaffung einer allen Anforderungen entsprechenden Schiffswerft nur empfohlen werden könne. In der Discussion erklärten die anwesenden Directoren der Koch'schen Werft u. a. dass jede beliebige Vergrösserung der Schiffswerft möglich sei, da die Terrains hierzu ausreichen. Der Vorstand des Industrievereins versprach die thatkräftigste Behandlung dieser Frage seinerseits. — So freudig gewiss die Anregung zu begrüssen und ihre baldige Verwirklichung zu wünschen ist, darf man doch keineswegs enttäuscht sein, wenn die Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie nicht mit dem kolossalen Aufschwung unseres Rhedereiwesens Schritt zu halten vermochte. Werftanlagen lassen sich nicht aus dem Boden stampfen, es bedarf langer, langer Jahre, ehe ein neu gegründetes Schiffbauunternehmen grossen Ansprüchen gewachsen wird. Anders entfaltet sich der Entwicklungsgang der Rhedereien. Ist Capital und Unternehmungsgeist vorhanden und die Geschäftslage günstig, dann gilt es nur Bauaufträge zu geben; an Werften mangelt es nicht.

Als am 2. August 1897 das Gesetz über die italienische Handelsmarine in Kraft trat, wurde durch ein königliches Decret bekannt gegeben, dass, wenn die Umstände es erheischen, auf die **Ankergebühren** im Hafen von **Genua** ein Zuschlag, im Höchstbetrage von 10 Centesimi à Tonne, erhoben werden könne. Diese erhöhten Abgaben sollten als Verzinsung der von der Genueser Stadtverwaltung vorläufig aufgenommenen Anleihen zur Ausführung dringender Hafenarbeiten dienen. Ein solcher Zuschlag, in Höhe von 5 Centesimi à Tonne, ist nunmehr am 21. December 1899 eingeführt worden. Zu zahlen haben ihn mit Ausnahme der Vergnügungs- und Fischerfahrzeuge alle Handelsschiffe, sofern sie Genua freiwillig oder unfreiwillig anlaufen, ohne Handelsoperationen vorzunehmen. Dass diese neue Abgabe der Schifffahrt nicht unerhebliche Mehrbelastung auferlegt, geht daraus hervor, dass die in Genua domicilirte Agentur des Norddeutschen Lloyd eine jährliche Mehrausgabe von 25 000 Lire veranschlagt hat.

Wir berichteten schon im letzten Jahre, dass die Behörden nordamerikanischer Häfen beabsichtigen, sich nicht mit dem eigenthümlichen in Frankreich

beliebten **Vermessungsverfahren französischer Seeschiffe** einverstanden zu erklären. San Francisco bezw. dessen Hafenamt machte den Anfang, Philadelphia ist der Spur gefolgt. Während sich aber im ersteren Falle die französischen Rheder zufrieden gaben und die als Folge veränderter Messung erhöhten Hafengebühren stillschweigend bezahlten, hat das Vorgehen der Hafenbehörde in Philadelphia ein gerichtliches Nachspiel gehabt. Die französische Viermastbark »Quevilly«, ein modernes Petroleumtransportschiff, ist im einheimischen Schiffsregister mit 1709 T. Netto-Raumgehalt angegeben; Uncle Sam hat, weil ihm diese Angabe zu gering erschien, das Schiff nachgemessen und einen Netto-Raumgehalt von 3106 T. festgestellt. Zu bemerken ist, dass die Behörde in Philadelphia erst auf eingebrachte Beschwerde eine Nachmessung vornahm. »Quevilly« war von Delaware Bay nach Philadelphia getaut und der Schleppcontract nach Maassgabe des Netto-Raumgehalts abgeschlossen. Die Scheppegesellschaft veranlasste dann das Weitere. Die Weisheit verschiedener Gerichtsinstanzen wurde solange in Anspruch genommen, bis sich die Rheder schliesslich mit dem Urtheil des Appellationsgerichts zufrieden gaben. Die amerikanische Vermessungsart ist als richtig hingestellt. Französische Blätter überbieten sich nun in Drohungen und Schimpfereien. Man verlangt von der Regierung Repressionsmaassregeln in irgend einer Form, ganz besonders wird darauf gedrungen, jedes amerikanische Schiff in französischen Häfen nachzumessen. Ob und wie weit sich die Regierung von der öffentlichen Meinung beeinflussen lassen wird, ist nicht bekannt. Im Interesse der französischen Handelsmarine aber scheint es rathsam, hier nicht nach dem Bibelwort »Auge um Auge, Zahn um Zahn« zu handeln, denn die französische Schifffahrt ist in amerikanischen Häfen mindestens dreimal so stark als die amerikanische in den Häfen unseres Nachbarn betheiligt.

Eine jüngst in **Swansea** abgehaltene **Seeamtsverhandlung** bildet in dortigen Schifffahrtskreisen das Tagesgespräch. Die in Calcutta beheimathete Bark »Craigwhinnie« strandete in der Bucht von Cormathen und ging verloren. Der Führer des Schiffes glaubte den Unfall dadurch zu rechtfertigen, dass er mittheilte, überhaupt nicht geahnt zu haben, dass er sich kurz vor dem Unfall an der walesischen Küste befunden, nach seiner Berechnung habe sich das Schiff z. Z. »somewhere in the neighbourhood of Guernsey« aufgehalten. Das durch das Handelsamt berufene Seegericht bestand aus zwei Magistratspersonen, die dem mit mangelnder Localkenntniss ausgestatteten Capitän das Recht zur Ausübung des Gewerbes auf einen Zeitraum von drei Monaten entzogen. Diese für unsere Begriffe einfach märchenhafte Milde scheint denn auch John Bull stutzig

gemacht zu haben. Man sprach und debattirte über den eigenartigen Fall so lange, bis sich die freundliche Presse seiner annahm. Durch eingezogene Erkundigungen wurde nun festgestellt, dass einer der urtheilsprechenden Magistratspersonen im profanen Leben das ehrbare Geschäft eines Grünwaarenhändlers betreibt, während der andere ein hervorragendes Mitglied der am Platze ansässigen Bierbrauergilde ist.

Von Interesse für **Ostindienfahrer** dürfte folgende Veröffentlichung der bengalischen Handelskammer sein. Die Corporation theilt den Schifffahrtsinteressenten mit, welche Tage des Jahres 1900 als **Festtage** gelten, d. h. an welchen Tagen jede Lösch- und Ladearbeit unterbleibt.

Datum	Bezeichnung der Feste	Wochentag
5. Februar	Gri Panchami	Montag
12. April	Chaitra Sankranti	Donnerstag
13. „	Charfreitag	Freitag
14. „	Oster-Abend	Sonnabend
16. „	Oster-Montag	Montag
2. October	Durga Puja	Dienstag
3. „	„	Mittwoch
4. „	„	Donnerstag
8. „	Lakshmi Puja	Montag
23. „	Kali Puja	Dienstag
1. November	Jugadbatrī Puja	Donnerstag
24. December	Weihnachts-Abend	Montag
25. „	„ erster Festtag	Dienstag
26. „	„ zweiter Festtag	Mittwoch

Ausserdem gilt jeder Sonntag als Ruhetag.

Die neue Flottenvorlage.

S. Der Entwurf eines neuen Flottengesetzes ist, nachdem er die Genehmigung des Bundesraths erhalten hat, dem Reichstage zugegangen. Von den Mitgliedern des Hohen Hauses ist nicht nur zu erwarten sondern zu verlangen, dass sie bei Beurtheilung dieser hochwichtigen Vorlage das Interesse der Partei in den Hintergrund stellen und lediglich als Deutsche, als gute Patrioten die Prüfung vornehmen; dabei die Anschauung ihrer Wähler berücksichtigend. Ob aber diese in jedem anderen Lande selbstverständliche Voraussetzung überall eintreffen wird, ist eine andere Frage. Seitens der Hamburger Auserwählten gewiss nicht, obgleich Jene wissen, dass der weitaus grösste Theil ihrer Wähler der Flottenvorlage sehr sympathisch gegenübersteht. Jedoch ihre Gegnerschaft dürfte ihnen wenig nutzen, denn der Reichsregierung hat sich unerwartet ein Bundesgenosse zur Seite gestellt, der unseres Erachtens mehr werth ist, als das Votum der ganzen socialdemokratischen Partei.

Joe Chamberlain.

Derselbe Minister, von dem der Abg. Möller-Duisburg im Reichstage sehr richtig sagte, »dass ihm die

Zügel über die Colonialbehörden abhanden gekommen sind.« Denn die Beschlagnahme deutscher Schiffe im neutralen Gewässer und besonders ihr langes, ebenso unverständliches wie unentschuldbares Zurückhalten in Durban waren nur unter solcher Voraussetzung denkbar. Wir verzichten, auf dieses unliebsame, zur Genüge in der Tagespresse erörterte Thema näher einzugehen. Nur soviel sei in Erinnerung gebracht, dass jener unerhörte Gewaltact, sowohl die öffentliche Meinung in Deutschland auf das Höchste erbittert, als zur Evidenz bewiesen hat, dass eine Wiederholung solcher, das deutsche Nationalgefühl verletzender Scenen nur dann unterbleiben wird, wenn das Deutsche Reich über eine Flotte verfügt, »die,« wie es in der Vorlage heisst, »im Kriege auch für den seemächtigsten Gegner mit derartigen Gefahren verbunden ist, dass seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird.« — —

Ebenso wie der Flottenvorlage des Jahres 1899 eine Begleitschrift beigegeben war, welche die deutschen Seeinteressen in gründlicher und übersichtlicher Form darstellte, ist auch die diesjährige Flottennovelle von einer Denkschrift begleitet. Dieselbe beschäftigt sich eingehend mit der Bevölkerungsbewegung, mit dem Aussenhandel, dem deutschen Schiffsverkehr und der deutschen Rhederei. Sie schildert ferner zum ersten Male die Entwicklung des deutschen Schiffbaues, der eine Fülle wichtiger volkswirtschaftlicher Interessen birgt. Auch auf den Ausbau der deutschen Häfen, auf unsere Hochseefischerei, auf die Entwicklung der Colonien und auf die Ausdehnung des deutschen und des internationalen Cabelnetzes geht die Denkschrift näher ein.

Nach der bisherigen Festlegung sollte sich die Flotte aus 19 Linienschiffen, 12 grossen und 30 kleinen Kreuzern zusammensetzen; nach der neuen Flottennovelle dagegen, aus 38 Linienschiffen, 20 grossen und 45 kleinen Kreuzern. Von diesen Schiffen gehören zur Materialreserve 4 Linienschiffe, 4 grosse und 6 kleine Kreuzer. Dazu kommen die im Gesetz nicht festgelegten Torpedofahrzeuge, Kanonenboote, Schul- und Specialschiffe.

Zur Bemannung dieser erwähnten Flotte werden mehr erforderlich:

	Im Ganzen	Jahresdurchschnitt
Seeofficiere	1 212	60
Marineingenieure	283	14
Ärzte	188	9
Zahlmeister	122	6
Mannschaften	33 746	1 687

Es ist in Aussicht genommen, während der ersten 10 Jahre eine höhere Personalvermehrung als die durchschnittliche und in den letzten 10 Jahren eine entsprechend niedrigere Personalvermehrung zu fordern. Das zu einer solchen

Vermehrung erforderliche Berufspersonal lässt sich durch jährliche Einstellung von 200 Seecadetten und 1000 Schiffsjungen beschaffen, und nach den Erfahrungen der letzten Jahre unterliegt es keinem Zweifel, dass dieser Bedarf auch wirklich gedeckt werden kann, vorausgesetzt, dass die Erweiterung der Marine gesetzlich sichergestellt und dadurch gewährleistet ist.

Unter Berücksichtigung von Preissteigerungen, Umbauten, Verstärkung der Artillerie und der Munitionsausrüstung sind die Jahresausgaben für die in Anschlag gebrachten Schiffskosten auf jährlich 100 Millionen Mark berechnet. Ferner werden für Erweiterung von Werften, Hafenanlagen, Depots, Casernen, Küstenfahrzeugen etc. veranschlagt, für die ersten 10 Jahre jährlich 18, für die nächsten 10 Jahre einallmähliches Heruntergehen auf 9 Millionen Mark. Weiter ist die jährliche Steigerung der fortwährenden Ausgaben und das Anwachsen der Schuldzinsen berechnet.

Wir entnehmen zum Schluss einer Uebersicht über die muthmassliche Entwicklung des Marine-etats folgende, tabellarisch zusammengestellte Ziffern:

A. Marineetat. Jahre	1900	1901	1905	1910	1916
1. Einmalige Ausgaben					
Schiffb. u. Armirung	69,5	100	100	100	100 Mill. M
Werft- u. Hafenbaut.	8,9	18	18	18	12 " "
2. Fortdauernde Ausgab.	73,9	79,9	103,9	133,9	162,7 " "
B. Sonstige Ausgab. für Marinezwecke.					
1. Marinepensionsetat	3,6	3,9	5,4	7,2	9,4 " "
2. Verzinsung d. Anleihe	12,5	15,2	24,6	33,6	39,4 " "
Gesamtausgaben	168,6	217	252	292,8	323,5 " "

Auf die Deckungsfrage, für den Politiker und Parlamentarier allerdings die Hauptsache, versagen wir uns einzugehen, weil Erörterungen nach dieser Richtung hin weit über die Grenzen hinausgehen, die einer nautischen Fachzeitschrift erklärlicherweise gezogen sind. Unsere Ansicht über die Vorlage selbst dürfen wir aber deshalb doch aussprechen. Und somit nochmal, Alles, was ein grosser Theil der deutschen Seeleute vom Hohen Reichstag hofft und erbittet, ist eine im weitesten Sinne des Wortes wohlwollende Prüfung des Gesetzentwurfes.

Zum Rudercommando.

Aus Papenburg wird uns geschrieben:

Nachdem in dieser Zeitschrift kürzlich wieder recht lebhaft für die allseitige Einführung des im Jahre 1879 von unserer Marine einseitig eingeführten Rudercommandos plaidirt worden ist, wonach mit den uralten Benennungen Steuerbord und Backbord nicht mehr wie bisher die Richtung bezeichnet werden soll, in welche die Steuerpinne, sondern diejenige, in welche der Schiffskopf zu drehen ist

und nachdem diese Anregung anscheinend noch Unterstützung von praktischer Seite gefunden hat, möge es nun auch gestattet sein, auf die Nachtheile dieses geplanten Wechsels, die allerdings schon häufig genug hervorgehoben sind — siehe Verhandl. des Deutschen Nautischen Vereins 1898 u. 1899 und früher — kurz wieder hinzuweisen, damit es nicht den Anschein habe, als sollten die Anhänger des Marinecommandos nun allein das Feld behaupten. Nein, es möchte der Wirrwarr, der in der deutschen Schifffahrt durch die drei in Gebrauch befindlichen verschiedenen Bezeichnungen der Ruderlage schon arg genug ist, dann erst recht gross werden und dagegen wollen wir uns doch wahren.

Zwar muss man den Anhängern des Marinecommandos und erst recht den Vertheidigern des Commandos unserer grossen Dampfer-Gesellschaften theoretisch vollständig Recht geben und hätten wir tabula rasa, also nicht schon für jede Ruderlage eine bestimmte Bezeichnung, sondern sollte diese erst eingeführt werden, so würde man jetzt, nachdem das Steuern mit der Pinne nur mehr für ganz kleine Fahrzeuge und Bote zur Anwendung kommt, die Bezeichnung der Ruderlage nicht mehr nach der Lage der Pinne vornehmen, sondern danach, nach welcher Seite das Rad zu drehen ist oder was dasselbe ist, wohin sich der Schiffskopf infolge der Ruderbewegung wenden soll. Schreiber Dieses erinnert sich noch deutlich der Schwierigkeit, die es ihm in den ersten Jahren seiner Seefahrtzeit gemacht hat, zu behalten, dass auf das Commando »Steuerbord« das Rad nach Backbord zu drehen war und dann auch der Schiffskopf nach Backbord ging und dass er anfangs häufig genug bei der Ausführung eines gegebenen Rudercommandos einen Blick nach rückwärts auf die Pinne geworfen hat, um sich durch den Augenschein davon zu überzeugen, ob nun, bei dem Drehen des Rades nach einer Seite die Pinne auch wirklich nach der entgegengesetzten, also der verlangten Seite hinging. Dieser Schwierigkeit des Lernens würde man allerdings bei Einführung des Marinecommandos oder des Rudercommandos unserer beiden grossen Dampfer-Gesellschaften überhoben sein, da sich dann die Drehung des Rades mit dem Commando deckt und bei Voraussgang des Schiffes auch der Schiffskopf sich nach derselben Richtung drehen wird; darin ist denn auch wohl der Hauptgrund dafür zu finden, wesshalb vor nunmehr 20 Jahren die Bedeutung des Rudercommandos in unserer Marine in dem angegebenen Sinne umgeändert und als unbeabsichtigte Folge die jetzt bei uns herrschende Confusion hervorgerufen wurde.

Aber leider trifft ja diese Voraussetzung des unbeschriebenen Blattes nicht zu, sondern so ziemlich alle Seeleute der ganzen Welt haben sich an

das alte Commando gewöhnt, es ist ihnen, wie man zu sagen pflegt, in Fleisch und Blut übergegangen und will man nun plötzlich mit denselben Bezeichnungen die entgegengesetzten Begriffe verbinden, so wird die Anwendung dieses neuen Commandos und seine Ausführung dem Einen vielleicht ganz gut gelingen, dem Andern aber nur schwer und dem Dritten anfangs möglicherweise garnicht und ein heillosen Wirrwarr wird — wenigstens in der ersten Zeit — die Folge davon sein. Ist diese Schwierigkeit bei der Einführung des neuen Commandos in der Kriegsmarine nicht empfunden worden, wie uns die Wortführer der Neuierung zur Ermuthigung glauben machen wollen, so liegen dort die Verhältnisse doch auch ganz anders als auf der Handelsflotte und übrigens geben die auf dem Deutschen Nautischen Vereinstage im Februar 1898 von dem Referenten selbst angeführten Beispiele der sich bei dem Umlernen ergebenden Gefahren gerade die entgegengesetzte Lehre.

Ganz anders dagegen verhält es sich, wenn man — vielleicht auch nur als Uebergang — die bisher nur von unsern beiden grössten Dampfergesellschaften gebrauchten Commandoworte »Rechts« und »Links« einführen will, die dann ebenfalls die Richtung angeben, in welche der Schiffskopf resp. das Steuerrad gedreht werden soll. Würde sich das allgemein, also auf internationalem Wege machen lassen, so wäre damit Viel, sehr Viel gewonnen und man könnte dann einer obligatorischen, also nöthigenfalls durch Gesetz zu erzwingenden Einführung einer solchen Maassregel nur das Wort reden. Würde auch die Zeit des Ueberganges noch eine Erschwerung des Schiffsdienstes, namentlich für die Officiere mit sich bringen, so würde doch diese Zeit wohl nicht allzu lange währen und es wäre dann auch eine wirkliche Besserung erzielt worden.

Indess auch abgesehen von einer internationalen Regelung der Streitfrage, die doch wohl fürerst noch ein frommer Wunsch bleiben wird, möge noch betont werden, dass es nun, nachdem einmal die Kriegsmarine mit der Einführung des sinngemässen Commandos vorgegangen ist und dadurch die Zwangslage geschaffen hat, in der wir uns jetzt befinden, sich für uns in Deutschland vor allen Dingen darum handeln muss, wieder zu einem einheitlichen Commando zu gelangen. Ist doch der Uebergang von Schiffleuten, einschliesslich der Officiere, von den Schiffen der Handels- auf die der Kriegsmarine und von Schiffen mit dem alten Commando auf solche, die das Commando »Rechts« und »Links« gebrauchen wie auch umgekehrt, ein so häufiger, dass hierdurch nicht allein grosse Unbequemlichkeiten, sondern ernstliche Gefahren für die betr. Schiffe entstehen, wie auf dem erwähnten Vereinstage von dem Referenten schlagend bewiesen

wurde. Bedenkt man aber, dass deutsche Schiffe nicht ausschliesslich in deutschen Häfen verkehren, sondern dass sie ebenso häufig auswärts sind, während wiederum die Schiffe anderer Nationen bei uns verkehren, dass überhaupt die Schifffahrt international ist, und dass ferner die Engländer, die von dem Schiffspark der Welt etwa $\frac{3}{4}$ besitzen, ebenso wie die meisten übrigen Nationen noch an dem alten Commando festhalten, so ergibt sich daraus mit Nothwendigkeit, dass von einer Einführung des Marine-Commandos nicht die Rede sein kann, indem wir mit den allgemein üblichen Benennungen nicht gerade die entgegengesetzte Bedeutung verknüpfen dürfen, als irgendwo anders und als es bis dahin auch bei uns Gebrauch war. Die Zweifel, ob ein von einem Schiffsofficier oder Lootsen gegebenes Commando im alten oder neuen Sinne gemeint ist, die jetzt bei uns schon manchmal auftauchen, werden dann ganz allgemein werden und heillose Verwickelungen hervorrufen, so dass solche Fälle, wie sie auf dem vorletzten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins vom Referenten als prägnant hingestellt wurden, dann zu den Alltäglichkeiten zählen werden. Und dieselbe Schwierigkeit wird sich bei einer Beschreibung eines Schiffsmanövers, eines Zusammenstosses usw. in der Erklärung oder im Journal für den Leser ergeben.

Nein, soll etwas geschehen, um uns in Deutschland auch in dieser Beziehung wieder zu der nicht allein wünschenswerthen, sondern mit Nachdruck zu fordernden Einigung zu bringen, so kann es unter den jetzigen Verhältnissen nur darin bestehen, dass wir allgemein, also nicht allein auf der Kaufahrtei- sondern auch auf der Kriegs-Marine die Commandos »Rechts« und »Links« in dem Sinne annehmen, wie sie schon beim Lloyd und bei der Hamburg-Amerika-Linie eingeführt sind. Wird dagegen z. B. angeführt, wie es auf dem erwähnten Vereinstage auch geschehen ist, dass man diese Commandos auf der Marine aus dem Grunde nicht einführen könne, weil man sie schon für den Scheinwerfer habe, so wäre aus diesem Dilemma leicht heraus zu kommen, indem man die einfachen Commandoworte nur für das Ruder gelten liesse, während man beim Scheinwerfer stets das Substantiv mitnehmen müsste, also »Scheinwerfer rechts«, »Scheinwerfer mehr rechts« usw. Dem Vernehmen nach steht die Abänderung des Rudercommandos auch wieder auf der Tagesordnung des diesjährigen Vereinstages des Deutschen Nautischen Vereins. Hoffentlich wird auch diesmal der frühere Antrag des Kieler Vereins auf allseitige Einführung des Marine-Commandos wieder abgelehnt. Und der in den letzten Jahren abgeschwächte Antrag »Es erscheint richtig, ein einheitliches Rudercommando einzuführen, das die Richtung bezeichnet, nach der der Kopf des Schiffes gedreht werden soll«, gelange

nur mit der Abänderung zur Annahme, dass die Commandos »Rechts« und »Links« allgemein angenommen werden, dann aber in der Kaiserlichen Marine ebenso gut wie in der Handelsmarine. Ist das nicht zu erreichen, so lasse man es lieber beim Alten bewenden.

ß

Der Schiffbau in 1899.

Den Veröffentlichungen von Lloyds Register über die Thätigkeit der gesamten Schiffbauindustrie im Jahre 1899 entnehmen wir, wie alljährlich, auch diesmal folgende Daten.

Während des Berichtsjahres sind, Kriegsschiffe ungerechnet, 726 Schiffe zu 1 416 791 Br.-R.-T., nämlich 714 Dampfer mit 1 414 774 T. und 12 Segler mit 2017 T., von Werften des Ver. Königreichs vom Stapel gelaufen. Das Displacement neugebauter Kriegsschiffe betrug 168 590 T. Mithin sind insgesamt 761 Schiffe mit 1 585 381 T. im Jahre 1899 von britischen Werften hergestellt. Die darauf bezüglichen Zahlen früherer Jahre lauten:

	Anzahl	Dampfer	Anzahl	Segler	Anzahl	
		Br.-T.		Br.-T.		Br.-T.
1888	458	757 081	81	80 959	539	838 040
1889	595	1 083 793	95	125 568	690	1 209 361
1890	651	1 061 610	92	133 086	743	1 194 705
1891	641	878 353	181	252 463	822	1 130 816
1892	512	841 356	169	268 594	681	1 109 950
1893	438	718 277	98	118 106	536	836 383
1894	549	964 926	65	81 582	614	1 046 508
1895	526	904 991	53	45 976	579	950 967
1896	628	1 113 831	68	45 920	696	1 159 751
1897	545	924 382	46	28 104	591	952 486
1898	744	1 363 318	17	4 252	761	1 367 570
1899	714	1 414 774	12	2 017	726	1 416 791

Das Productionsergebniss des letzten Jahres hat alles bisher Geleistete in den Schatten gestellt. Vor noch nicht langer Zeit war man gewohnt, den Umfang der im Jahre 1889 hergestellten Schiffsräume als ein nicht wieder zu erreichendes Maximum hinzustellen. Das Bauergebniss des Berichtsjahres übertrifft aber das gekennzeichnete als 1889 noch um 207 000 T. soweit Kauffahrteischiffe in Betracht kommen und um ferner 127 000 T. wenn die Gesamtträumte in Berechnung gezogen wird. Als besonderes, eigenthümliches Merkmal der Thätigkeit des letzten Jahres ist die verschwindend geringe neugebaute Segelschiffsräume zu erwähnen. Im bereits angezogenen Jahre 1889 betrug sie 10% der Gesamtträumte; dann stieg der Procentsatz in den nächsten vier Jahren auf 19, um seit 1893 fortwährend herunterzugehen und im Berichtsjahre auf die bisher unübertroffene geringe Ziffer von 0.14% zu sinken. Das Material der gesamten Neubauten bestand bei 98.8% aller Schiffe aus Stahl, bei 1.1 aus Eisen. Eisenschiffe waren hauptsächlich Fischdampfer mit ca. 300 T. Durchschnittsgrösse.

Von den eingangs erwähnten Gesamtträumgehalt der auf britischen Werften im Jahre 1899 hergestellten Schiffe wurden 1 147 609 T. Dampfer und 2017 T. Segler, also mehr als 81%, für britische Rechnung gebaut. Im Zusammenhang hiermit mag erwähnt werden, dass laut Angabe der Wracklisten der Gesellschaft in 1899 insgesamt 273 000 T., 198 000 T. Dampfer, 75 000 T. Segler, aus dem Register wegen Totalverlust gestrichen wurden. An das Ausland gingen 640 000 T., 519 000 T. Dampfer, 121 000 Segler, auf dem Verkaufswege über, während britische Rheder in der gleichen Periode 77 000 T., 68 000 T. Dampfer, 9 000 T. Segler, vom Auslande käuflich erwarben. Auf Grund dieser Gegenüberstellung hat die britische Segelschiffsräume um 185 000 T. ab-, die Dampfer-

räume um 498 000 T. zugenommen. Mithin bleibt eine Zunahme von ca. 313 000 T., eine bisher noch nicht erreichte Ziffer.

Beschäftigen wir uns jetzt mit den Bauaufträgen britischer und ausländischer Rheder auf britischen Werften. Folgende Tabelle ist angethan, ein übersichtliches Bild zu liefern.

Land	1899		1898	
	Anzahl	Tons Brutto	Anzahl	Tons Brutto
Britisch Ver. Königreich ..	584	1 149 026	614	1 061 642
» Colonien	14	17 904	12	19 022
Oesterreich-Ungarn	12	36 837	3	11 724
Belgien	3	8 279	9	17 280
Dänemark	13	23 597	22	44 691
Aegypten	1	617	—	—
Frankreich	7	3 718	10	10 972
Deutschland	19	68 057	9	37 045
Griechenland	—	—	1	3 431
Holland	14	22 312	17	26 654
Japan	—	—	7	30 191
Norwegen	15	28 419	16	44 338
Portugal	3	5 060	1	230
Rumänien	—	—	1	2 369
Russland	15	14 981	24	38 330
Südamerika	7	2 449	5	3 822
Spanien	13	25 586	4	8 148
Schweden	6	9 346	5	5 715
Andere Länder				
China, Mexico, Monaco und Türkei	—	—	1	1 066
Total	726	1 416 791	761	1 367 570

Wir ersehen, dass etwa 19% des gesamten neugebauten Raumgehalts auf Rechnung ausländischer oder colonialer Bauauftraggeber erfolgt ist. Die darauf bezüglichen Ziffern früherer Jahre lauten für 1898 22%; 1897 25 und 1896 sogar 30%.

Weiterer Erwähnung werth ist, dass im Berichtsjahre ausnahmsweise grosse Dampfer auf britischen Werften gebaut sind. Unter jenen ragen ganz besonders hervor:

Oceanic	mit 17 274 B.-R.-T.	Saxon	mit 12 070 Br.-R.-T.
Ivernia	» 13 900 »	Saxonia	» 12 750 »
Minneapolis	» 13 750 »	Pensic	» 11 973 »

Im Gegensatz hierzu hatte das grösste vom Stapel gelassene Segelschiff, die Yacht »Gleniffer«, einen Raumgehalt von 473 T.

Die Hauptschiffsbaucentren des Ver. Königreichs theiligten sich im letzten Jahre in folgender Reihenfolge an dem Gesamtergebniss. (Die in Klammer befindlichen Zahlen beziehen sich auf 1898): Glasgow 143 Schiffe 290 279 T. (168 — 282 356); Newcastle 120 mit 279 168 T. (127 — 273 961); Sunderland 73 mit 242 971 (84 — 258 754); Greenock 70 mit 172 794 T. (73 — 149 049); Middlesbrough und Stockton 51 mit 146 599 T. (51 — 140 729); Belfast 15 mit 132 015 (16 — 119 526); Hartlepool und Whitby 41 Schiffe mit 128 034 T. (44 — 125 791) etc. etc.

Ist auch das Jahr 1899, sofern es auf die vom Stapel gelassene Räume ankommt, ein Recordjahr, so darf es auf diesen Ehrentiteln keinen Anspruch machen, wenn der unter Construction befindliche Raumgehalt am Ende des Jahres in Betracht gezogen wird. Vor einem Jahre waren auf britischen Werften Schiffe von insgesamt 1 401 087 T. im Bau, 95 000 T. mehr als am 31. December 1899.

Eine weitere Tabelle, die unser ganz besonderes Interesse beanspruchen darf, giebt über die auf allen nichtbritischen Werften im Laufe des Berichtsjahres vom Stapel gelassene Räume Aufschluss. Wir lassen sie folgen:

Land	District	Handelsschiffe				Kriegs- schiffe		Total	
		Dampfer		Segler		An- zahl	Tons (Displace- ment)	An- zahl	Tons
		An- zahl	Tons	An- zahl	Tons				
Oesterreich-Ungarn	Triest	6	8 973	—	—	1	2 300	9	11 548
	Andere Häfen	2	275	—	—				
Belgien	3	423	—	—	Nichts		3	423
Britische Colonien	Nord-Amerika	8	2 799	20	4 592	Nichts		34	8 464
	Andere Häfen	4	778	2	295				
Dänemark	Copenhagen und Helsingør	13	23 030	8	1 808	1	3 470	31	30 083
	Andere Häfen	—	—	9	1 775				
Frankreich	La Ciotat	2	8 456	—	—	14	65 860	65	155 674
	La Seyne	—	—	—	—				
	Nantes und St. Nazaire	9	13 699	20	41 077				
	Havre, Rouen etc. Andere Häfen	2	5 477	7	18 181				
	.....	3	439	8	2 465			
Deutschland	Vegeſack, Brake, Bromerhaven und Geestemünde	15	26 387	12	5 188	12	40 780	105	252 464
	Hamburg, Flensburg und Kiel	27	103 158	6	1 346				
	Rostock und Lübeck	15	20 368	2	808				
	Danzig	2	12 624	—	—				
	Stettin	11	39 930	—	—				
	Papenburg	3	1 875	—	—				
	Martenshoek, Hoogerzand etc. Rotterdam, Kinderdijk, Flissingen und Alblasſerdam	—	—	25	5 941				
Holland	9	15 973	—	—	3	4 760	53	39 144
	Amsterdam und Haarlem	5	9 300	11	3 170				
Italien	Golf von Genua ..	15	43 893	3	3 229	5	17 480	36	66 952
	Livorno	—	—	4	759				
	Bai von Neapel ..	—	—	9	1 591				
Japan	3	6 775	—	—	Nichts		3	6 775
Norwegen	Bergen, Stavanger und Drontheim	16	11 519	—	—	Nichts		34	27 853
	Christiania	4	2 851	—	—				
	Sandefjord, Hälsr, Porsgrund, Arendal, Fredrikstad etc.	12	12 715	2	768				
Portugal	—	—	1	267	1	1 650	2	1 917
Russland	1	113	27	5 212	7	28 980	35	34 305
Schweden	21	8 096	8	2 271	2	1 310	31	11 707
Türkei	—	—	—	—	2	400	2	400
Ver. Staaten	Atlantische Küste ..	57	82 139	53	55 218	8	9 130	156	233 468
	Pacifiſche Küste ..	6	1 961	11	6 850				
	Grosse Seen	18	66 979	3	11 191				
Insgesamt:		292	530 945	251	174 002	56	176 170	399	881 117

Soweit ausschliesslich Kauffahrteischiffe in Betracht kommen, stehen die Ver. Staaten mit ca. 225 000 T. an der Spitze. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein grosser Theil dieser Räume für die Fahrt auf den »Grossen Seen« zur Verwendung kommt und somit für die eigentliche Seeschifffahrt ausser Acht bleibt. Der grösste in Amerika gebaute Dampfer hatte einen Raumgehalt von 4000 T.

Ganz anders liegt die Sache in Deutschland, das in zweiter Reihe rangirt. Alle hier gebauten Schiffe sind für den Dienst in der internationalen Seeschifffahrt bestellt. Hinsichtlich der Grössenverhältnisse der einzelnen Neubauten steht Deutschland an ganz hervorragender Stelle. Erreicht der Raumgehalt der »Patricia« (13 293 T.) und »Grosser Kurfürst« (12 500) auch nicht denjenigen der beiden grössten während des Berichtsjahres in England gebauten Schiffe, so ist die Anzahl der deutschen 10 000 Tons-Boote grösser als die der letztjährigen britischen.

Frankreichs Schiffbauindustrie hat unter der be-

fruchtenden Wirkung des Prämiengesetzes mehrere grosse Segelschiffe gezeitigt. Wir erwähnen zwei: »Ville de Mulhouse« und »Ville du Havre« je 3214 T. gross. Beide sind nach den Vorschriften von Lloyds Register in Havre gebaut.

Italiens Handelsmarine hat in 1899 durch Neubauten einen Zuwachs von 49 500 T. erfahren. Die im Bau befindliche Räume beträgt 107 000 T., gegen 34 000 im Vorjahre und 90 000 T. in 1897. Gleich Frankreich wird auch in Italien der Schiffbau durch Prämienetze verschiedener Art gefördert.

Bringen wir mit den vorstehenden Angaben auch hier die von Lloyds Register früher veröffentlichten Wracklisten in Verbindung, so ergibt sich, dass etwa 727 000 T. (345 000 Dampfer, 382 000 Segler) wegen irgend einer Ursache aus dem Weltschiffsregister im Jahre 1899 gestrichen wurden. Der Raumgehalt aller Segelschiffe hat um 206 000 T. ab-, derjenige der Dampfer um 1 601 000 T. zugenommen. Im Jahre 1899 hat somit die Handelsflotte der Welt um 1 395 000 T. zugenommen.

Schiffsverkehr in den Häfen Wladiwostok und Nikolajewsk.

Der Hafen von Wladiwostok wurde im Jahre 1898 von 292 Seeschiffen mit einem Nettoraumgehalt von 360 087 Reg.-Tons angelaufen, während ihn 290 Schiffe mit 359 038 Reg.-Tons verliessen. Der Antheil der einzelnen Nationen am Schiffsverkehr mit Wladiwostok stellt sich wie folgt:

	Reg.-T. N.
99 deutsche Dampfer mit ...	88 757
55 russische „ „ ...	100 379
49 norwegische „ „ ...	50 522
39 englische „ „ ...	59 222
36 japanische „ „ ...	47 034
5 dänische „ „ ...	2 960
4 amerikanische Segler „ „ ...	3 305
3 chinesische Dampfer „ „ ...	2 124
2 französische „ „ ...	5 784

Im Jahre 1896 liefen 268 Schiffe mit 277 872 R.-T. N. und im Jahre 1897 244 Schiffe mit 287 268 R.-T. N. den Hafen von Wladiwostok an. Das Jahr 1898 zeigt also gegen die beiden Vorjahre sowohl hinsichtlich der Zahl als auch des Tonnengehaltes der Schiffe einen nicht unbedeutenden Aufschwung des Schiffsverkehrs. Hauptsächlich sind an diesem Aufschwunge Deutschland, Norwegen und England betheiligt, während die Anzahl der unter russischer Flagge fahrenden Dampfer ungefähr gleich geblieben ist und Japans Antheil sogar einen kleinen Rückgang zeigt, was deshalb bemerkenswerth erscheint, weil gegenwärtig fast nur noch japanische Dampfer der staatlich unterstützten Dampfergesellschaften »Nippon Yusen Kaisha« und »Oie« (Hakodate-Linie) Wladiwostok anlaufen.

Von den 192 in Wladiwostok angekommenen Schiffen wurden insgesamt 286 153 Tonnen Waaren angebracht und zwar:

	1898	1897
in Gewichtstonnen		
aus dem europäischen Russland	87 665	93 478
„ „ asiatischen „ und Port Arthur	28 161	15 469
„ Amerika	51 927	12 641
„ Hamburg	15 304	8 700
„ Grossbritannien	8 562	12 494
„ Antwerpen	7 807	6 916
„ China und Japan	86 727	84 345

zusammen 286 153 234 043

Ausserdem wurden 12 482 Stück Hornvieh und 5000 Schweine aus Korea und der Mandchurei eingeführt, die jedoch zum geringsten Theile per Schiff anlangten. In der Einfuhrziffer aus China und Japan sind die Umladegüter europäischen und amerikanischen Ursprungs, sowie auch die directen Transitladungen aus diesen Ländern, die durch den Norddeutschen Lloyd, die Hamburg-Amerika Linie, die Pacific-Mail-Compagnie und die Oriental- und Occidental-Compagnie befördert wurden, mit einbegriffen. Das gewaltige Anwachsen der Einfuhr aus Amerika ist auf die grossen Lieferungen von Material zum Bau der grossen russischen Eisenbahnen, welche mit amerikanischen Werken abgeschlossen wurden, zurückzuführen.

Der Hafen von Nikolajewsk am Amur, welcher 1898 vom 1. Juni bis Ende September für die Schifffahrt offen war, wurde von 57 Schiffen mit 42 535 R.-T. N. gegen 67 Schiffe 49 701 R.-T. N. im Jahre 1897 besucht. Der Antheil der einzelnen Nationen an dem Schiffsverkehr mit Nikolajewsk gestaltete sich folgendermassen:

	Reg.-T. N.
16 norwegische Schiffe mit	15 757
9 englische „ „	9 617
6 deutsche „ „	5 636
16 japanische „ „	4 852
6 russische „ „	4 278
3 amerikanische „ „	1 569
1 chinesisches Schiff „	826

Die Gesamtmenge der von den 57 Schiffen angebrachten Waaren belief sich 1898 auf 42 940 Gewichtstonnen; davon entfallen 18 100 Tonnen im Werthe von 5 890 437 Rubel auf russische und 24 840 Tonnen im Werthe von 5 815 237 Rubel auf ausländische Waaren. Die Einfuhr ist gegen das Vorjahr um über 1 Mill. Rubel zurückgegangen. Die Abnahme der Einfuhr ist darauf zurückzuführen, dass ein grosser Theil der Waaren, welcher früher von Nikolajewsk durch Flussdampfer in das Innere befördert wurde, gegenwärtig der schnelleren Beförderung wegen von Wladiwostok aus mit der Eisenbahn nach Iman und Chabrowsk gesandt wird, um von dort aus durch Flussdampfer weiterbefördert zu werden. Die deutschen Schiffe, welche fast durchweg älterer Bauart und von grösserem Tiefgang sind, haben neueren norwegischen Dampfern, welche bei einem Tiefgang von ungefähr 13 Fuss mehr Waaren tragen als die deutschen Schiffe, im Laufe des Jahres 1898 erheblich Platz machen müssen.

Vermischtes.

Von dem Vorstande der See-Berufsgenossenschaft gelangen die beiden nachstehenden Circulare zur Versendung:

1) Wiederholt haben sich an Bord von Schiffen schwere Unfälle dadurch ereignet, dass Seeleute oder sonstige mit dem Oeffnen und Schliessen der Luken beschäftigte Personen mit den Lukendeckeln in die Schiffsräume gefallen sind. Wenn einerseits auch Unkenntniss und eigene Unvorsichtigkeit der Leute die Ursache solcher Unfälle gewesen ist, so sind andererseits auch solche Unglücksfälle infolge mangelhafter Beschaffenheit der Lukendeckel und Sülle entstanden. Manchmal sind die Auflageflächen für die Lukendeckel an der Innenkante am Lukesüll und am Mittelscheerstock nicht breit genug oder die Auflageflächen am Mittelscheerstock und die Kanten der Lukendeckel sind infolge längeren Gebrauchs abgerundet und abgestossen und geben somit den Lukendeckeln nicht genügend Halt. Auch sind mitunter die Lukendeckel an und für sich etwas kurz, so dass dieselben bei Druck von oben oder Erschütterung aus der Lage fallen. Ferner ist auf See die Möglichkeit vorhanden, dass bei solch mangelhaft eingerichteten Luken die Lukendeckel durch Sturzseen eingeschlagen werden können. Der Vorstand hat sich wiederholt mit dieser Sache beschäftigt und beschlossen, bei einer Revision der Unfallverhütungsvorschriften sowohl für Dampfer als auch für Segler die Aufnahme folgender Bestimmung zu beantragen:

Lukendeckel müssen an den Lukesüllen und Längsbalken eine genügende Auflage haben und sind zu erneuern, sobald ihre Kanten soweit abgenutzt sind, dass ein Hinabfallen in den Raum zu befürchten ist.

Indem der Vorstand dies zur Kenntniss bringt, empfiehlt er schon jetzt die Berücksichtigung dieser Bestimmung.

2) Der Vorstand hat sich aus Anlass eines von der »Allgemeinen Schifffahrts-Zeitung« im Juli-August v. J. gebrachten Artikels

»Ist Calciumcarbid zur Dampferbeförderung zuzulassen?« in seiner am 30. October v. J. abgehaltenen Sitzung abermals mit der Verschiffungsfrage von Calciumcarbid befasst und auf Grund § 82 der Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer und § 66 für Segler beschlossen, die Verladung von Calciumcarbid unter Deck nur dann zuzulassen, wenn dasselbe nicht durch

darüber liegende Ladung ungebührlich belastet wird. Indem der Vorstand dies zur Kenntniss bringt, unterlässt er nicht folgende Verpackungsvorschrift als zweckmässig zu empfehlen:

»Metallene (nicht kupferne) Gefässe von mindestens 1 mm Wandstärke, hermetisch verschlossen und in starken Holzumschliessungen fest verpackt und nicht über 60 kg brutto wiegend.«

Schiffsverkehr Bremens in 1899. Der Monat December hat den ohnehin nicht günstigen Zahlen des Schiffsverkehrs Bremens im Jahre 1899 einen recht un erfreulichen Abschluss gebracht. Allein bei der Stadt Bremen entstand im December ein Ausfall von 37 000 R.-T. Das wäre für die Stadt allein aus der Unterbrechung der Schifffahrt durch Eis wohl zu erklären gewesen. Aber leider haben die anderen Weserhäfen nicht gewonnen, was die Stadt verlor. Bremerhaven hat einen Verlust von 10 600 t und Brake einen solchen von 6000 t. Geestemünde gewann zwar 3800 t und Nordenham 2600 t. Danach ist das Gesamtergebniss für den Monat December ein Verlust von 47 000 t. Der Verlust aller Weserhäfen für das ganze Jahr ist noch etwas grösser. Er beträgt 58 000 t. Daran ist Bremerhaven mit 44 000 t betheiligt, die Stadt Bremen mit 19 500 t, Brake mit 5000 t, Nordenham mit 9000 t. Nur Geestemünde erfuhr einen Zuwachs von 16 800 t. Die Zahlen für alle Weserhäfen betragen: 1890 1 734 000, 1895 2 464 000, 1899 2 406 000 R.-T. Von 1891—1896 hatten wir Stagnation, theilweise allerdings nur scheinbar, weil 1894—96 für deutsche Dampfer eine etwa 12 pCt. grössere Registerton eingeführt wurde. Von 1897 an beginnt das Bild sich zu bessern; das Jahr brachte 12½ pCt. Zuwachs. Das Jahr 1898 noch 9,1 pCt. Jetzt ist wieder einmal ein Rückschlag eingetreten, allerdings nur von 58 000 t oder 2,4 pCt., aber doch immerhin eine verdriessliche Erscheinung, da eigentlich eine erhebliche Zunahme am Platze gewesen wäre.

Flensburger Rhederei Anfang 1900. Anfang Januar 1900 betrug die Anzahl der Schiffe 86 mit 52 341,40 N.-R.-T. gegen 87 Schiffe mit 54 030,51 N.-R.-T. Anfang 1899, mithin eine Abnahme von 1689,11 N.-R.-T. Es kamen im Laufe des Jahres hinzu: durch Neubau 8 Dampfer mit 6357,54 N.-R.-T., durch Ankauf 2 Dampfer mit 7481,44 N.-R.-T. Es gingen ab 5 Dampfer durch Verkauf mit 2145,74 N.-R.-T., in der letzten Liste als im Bau begriffen aufgeführt sind 6 Dampfer mit 6291,59 N.-R.-T. Von diesen 86 Schiffen sind 83 Dampfer und 3 Segler, deren erstere sich auf 11 Rhedereien vertheilen. Von diesen gehört der Flensburger Dampfercompagnie (Vorstand H. Schuldt) 10 mit zusammen 10 643,41 T., Schmidt & Hansen 9 mit 10 215,20 T., der Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869 9 mit 10 011,06 T., Holm & Molzen 11 mit 7839,66 T., H. Schuldt 9 mit 5272,71 T.; H. A. Petersen (Inb. Th. Winter) 4 mit 2759,10 T.; F. M. Bruhn 3 mit 1288,70 T.; J. Jost 3 mit 1265,65 T.; Vereinigte Flensburger-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft 18 mit 1026,95 T. und Gebrüder Petersen 1 mit 586,38 T. Die drei Segler, ein Schooner, ein Ewer und eine Yacht, sind Eigenthum der sie führenden Capitäne.

Uebersicht der Schifffahrt in Geestemünde im Jahre 1899. Im Jahre 1899 sind 716 Seeschiffe mit 287 441 R.-T. angekommen; darunter waren 217 Dampfer 217 Dampfer, 489 Schiffe waren Deutsche, 1 Belgier, 7 Dänen, 74 Engländer, 61 Holländer, 55 Norweger, 9 Russen, 16 Schweden und 4 Japaner. Abgegangen sind im Jahre 1899 712 Seeschiffe (darunter 216 Dampfer) mit zusammen 286 421 R.-T. und zwar 485 Deutsche, 1 Belgier, 7 Dänen, 75 Engländer, 61 Holländer, 50 Norweger, 10 Russen, 13 Schweden und 4 Japaner

Schifffahrt in Montreal im Jahre 1899. Während der Hafen von Montreal im abgelaufenen Jahre in mancher Beziehung einen recht lebhaften Verkehr aufwies, indem 17 822 Fahrzeuge die Schleusen des Lachine-Canals passirten, war doch der Tonnengehalt der im Hafen verkehrenden Schiffe nicht so gross als im vorbergehenden Jahre. Die Flussschifffahrt war vom 24. April an geöffnet und am 27. April lief das erste Seeboot den Hafen an. Von diesem Tage bis zum 29. November verkehrten im Hafen 801 Schiffe (darunter 773 Dampfer) mit 1 517 611 Tonnen Raumgehalt gegen 868 Schiffe mit 1 584 072 Tonnen im vorbergehenden Jahre; die Zahl der Schiffe hat also um 67 und der Raumgehalt um 66 461 Tonnen abgenommen. Es kamen im abgelaufenen Jahre 401 transatlantische Dampfer in regelmässiger Fahrt an mit 1 031 766 Tonnen Raumgehalt und ausserdem 29 Frachtdampfer mit 45 421 Tonnen.

Schifffahrt im Suez-Canal. Im Juli 1899 passirten den Suez-Canal 313 Schiffe mit 1 200 735 t Raumgehalt; 211 englische Schiffe mit 821 089 t, 32 deutsche mit 121 915 t, 18 französische mit 78 546 t, 19 niederländische mit 57 560 t, 8 österreichische mit 27 335 t, 4 japanische mit 23 261 t, 4 russische mit 21 887 t, 3 norwegische mit 10 392 t, 3 spanische mit 9390 t, 1 griechisches mit 3077 t, 6 italienische mit 13 809 t, 1 dänisches mit 4576 t, 1 amerikanisches mit 4000 t und 2 ottomanische mit 3898 t.

Treibeis auf Neufundland. Die Direction der Seewarte veröffentlicht: Das Treibeis ist in diesem Winter schon ungewöhnlich frühe in der Umgebung von Neufundland erschienen. Es zeigte sich zuerst, schon im November an der Nord- und der Nordwestseite der Grossen Bank und trieb von dort, wie es den Anschein hat, allmählich südöstlicher nach der Ostkante der Bank, wo gegen Ende Dezember auf zwei nahe bei einander liegenden Stellen: 46° 35' N. Br., 47° 35' W. Lg. und 46° 29' bis 46° 40' N. Br. und 47° 46' bis 47° 54' W. Lg. mehrere Berge angetroffen wurden. Die Ortsangabe für einen am 6. Januar auf 45° 22' N. Br. und 58° 33' W. Lg. gesichteten grossen Eisberg erscheint unrichtig. Ein weiteres Fortschreiten des Eises nach Süd und Ost, sowie ein vermehrtes Auftreten ist nach dem gewöhnlichen Verhalten desselben zu erwarten. Wenn in allerletzter Zeit keine Berichte eingegangen sind, so liegt dies wohl daran, dass die Nordamerika-Dampfer seit Mitte Januar eine südlichere Route verfolgen.

Neue Lootsentarife für das Londoner Revier. Durch die in der »London Gazette« vom 5. December v. J. veröffentlichte Geheimrathsverordnung vom 28. November v. J. sind mehrere neue Lootsentarife für die Bezirke der Häfen von London einschliesslich des englischen Canals (sogenannten English Channel District) sowie von Barry und Swansea genehmigt worden. Der neue Tarif für London und den Canal ist bereits am 1. Januar d. J. in Kraft getreten. Der Tarif gewährt grösseren längs der Insel Wight und des südlichen Themsezuganges (South Channel) ein- oder ausgehenden Schiffen eine Ermässigung von 10—12½ % im Verhältniss zu den früheren Sätzen, während ihnen diese Ermässigung auf dem nördlichen Themsezugang (sogenannten North Channel) nur bei der Ausfahrt zu Gute kommt und bei der Einfahrt dieselben Lootsengebühren wie bisher zu entrichten sind. Der neue Tarif enthält auch sonst noch Ermässigungen und Vereinfachungen der früheren Tarifpositionen.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf der Neptunwerft Rostock lief am 27. Jan. ein für die Rhedereifirma Rabien & Stadtländer in Geestmünde erbauter Stahlfrachtdampfer, Baunummer 187, leicht und glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Westfalen«. Die Dimensionen des neuen Dampfers, der von Capitän Friese geführt werden soll, sind $302 \times 41 \times 19$. Ladefähigkeit etwa 3200 T.; Maschine: Tripleexpansionsmaschine von 1000 HP, Fahrgeschwindigkeit 10 Knoten. Ablieferung voraussichtlich Ende Februar oder Anfang März. Der durch diesen Stapellauf frei gewordene Helgen ist mit einem Neubau für die Neue Dampfer-Compagnie in Stettin von 4000 Tons besetzt worden. Das Schiff führt die Baunummer 191. Der nächste Stapellauf wird um den 21. Februar erfolgen. Bis zu jenem Termin wird die Boplattung eines Dampfers der Firma H. Podes in Wismar von 1300 Tons beendet werden; das Schiff trägt die Nummer 188. Die folgende Baunummer 189 betrifft einen Stahlfrachtdampfer der Rhedereifirma Roy & Lebreton in Rouen von 3200 Tons. Der Dampfer wird zur Zeit in Spanten gestellt. Von einem Dampfer der Dampfschiffsbrederei von 1889 in Hamburg, 2000 Tons, ist der Kiel gestreckt worden, der Neubau führt die Nummer 190.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Flensburg.

Das Seeamt verhandelte am 29. Januar über den Tod des 18jährigen Schiffsjungen Emil Chr. Beug aus Kiel am 3. Oct. 1899 in der Aalborger Bucht von dem Schooner »Albertine«, Schiffer Eberhard aus Arnis. Das Schiff befand sich am 3. October v. J. auf der Reise von Königsberg nach Aalborg mit Geiste. Am Morgen des 3. October herrschte in der Aalborger Bucht ein starker Sturm aus SSW. Beug wurde beordert den Klüver festzumachen und ist beim heftigen Niedersetzen des Schiffes ins Wasser gefallen. Es wurde ihm sofort eine Rettungsboje zugeworfen, die er auch erfasste und an der er sich von 6—10 Uhr Morgens festhielt. Das Schiff wurde gewendet und kam auch auf 5 Meter Entfernung an den Jungen heran. Man warf ihm nun eine Leine mit einer Schlinge zu. In demselben Augenblick erfasste ihn aber eine hohe See und schleuderte ihn fort. Aus Furcht, dass ihm die Boje entgleiten würde, hat Beug die Leine fallen lassen um die Boje festzuhalten. Eine später ihm zugeworfene Schoote hat ihn nicht erreicht. Bei dem hohen Seegang war es nicht möglich das Boot auszusetzen, zumal der dritte Mann an Bord, der Koch Lütke, durch eine kranke Hand zum Theil arbeitsunfähig war. Wenn es daher auch geglückt wäre, das Boot auszusetzen, so hätten nur der Capitän und der Steuermann Eichhorn dasselbe besteigen können, der Koch hätte auf dem Schooner zurückbleiben müssen, er wäre aber schwerlich im Stande gewesen, den Schooner allein zu manövrirten. Ein vorbekommendes grosses russisches Segelschiff wurde vom Schiffer Eberhard auf den im Wasser schwimmenden Jungen aufmerksam gemacht und um Hülfe gebeten, aber auch diese Seeleute wagten bei dem hohen Seegange nicht, ein Boot auszusetzen. Nach 10 Uhr Vormittags ist der Beug nicht mehr gesehen worden. Der Schooner setzte daher 10 $\frac{1}{2}$ Uhr die Reise fort und erreichte Hals um 5 Uhr Nachmittags.

Der Reichscommissar führt aus, dass nach seiner Ansicht von der Besatzung des Schooners »Albertine« nicht alles dasjenige geschehen sei, was zur Rettung des Beug erforderlich gewesen wäre. Da nach der Angabe der Hamburger Seewarte am 3. October 1899 im Kattegatt kein Sturm geherrscht hat, so hätten die drei auf der

»Albertine« zurückgebliebenen Seeleute wohl das Boot aussetzen können, das Schiffer Eberhard und Steuermann Eichhorn zum Verunglückten hätte führen müssen, während der Koch Lütke am Ruder des Schooners zurückgeblieben wäre. Die Rettungsversuche sind demnach nicht energisch genug betrieben worden. Das Journal sei unzulänglich geführt. Capitän Eberhard verwahrt sich gegen diese Vorwürfe und behauptet, dass ein starker Sturm am 3. October geherrscht habe, der das Aussetzen des Bootes unmöglich machte.

Das Seeamt giebt seinen Spruch dahin ab, dass der 18jährige Schiffsjunge Emil Chr. Beug aus Kiel am 3. October 1899 durch eigene Unvorsichtigkeit über Bord gefallen und ertrunken sei. Die zur Rettung des Verunglückten vorgenommenen Maassregeln waren ausreichend und gereichen dem Schiffer Eberhard und der Besatzung des Schooners zur Ehre. Die Journalführung ist nicht zu bemängeln, das Journal ist sogar besser geführt, als man es sonst zu sehen gewohnt ist.

(H. B.-H.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 29. Januar. Nach Notiznahme der Eingänge, u. A. einer Broschüre vom Mitgliede Herrn Dr. Schaps, betr. »Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe«, eine weitere Broschüre mit dem Titel »Der Deutsche Nautische Verein und die Seemannsheime«, beantragt der II. Vorsitzende, das von ihm s. Z. angeregte Thema »Fahrzeit vor dem Stenermannsexamen« von der Tagesordnung des Vereinstages abzustellen. Redner begründet den Antrag, indem er, auf eine wesentliche Veränderung der Verhältnisse hinweisend, bemerkt, dass in der Zwischenzeit vom Deutschen Schulschiffs-Verein die Errichtung eines Schiffsjungenschulschiffs und vom Norddeutschen Lloyd diejenige eines Cadettenschulschiffs beabsichtigt sei. Aller Wahrscheinlichkeit nach würden dem ersten Schiffsjungenschulschiff weitere folgen, während andererseits der Schritt des Lloyd vorbildlich und anregend für ähnliche Bestrebungen in Hamburg gewesen sei. Der Antrag findet einstimmige Annahme; ein daraufbezügliches Schreiben an den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins wird verlesen und expedirt. Zur Tagesordnung »Vorführung der Cohn'schen Tafelchen zur Prüfung der Sehschärfe und des Farbensinns« hielt Herr Knipping einen Vortrag. Er weist auf die Einfachheit hin, mit der Sehvermögen und Farbensinn vermittelt kleiner mit Buchstaben verschiedener Grössen versehenen Tafeln festgestellt werden kann. Der anwesende Herr Dr. Müller bemerkt, dass die Tafeln in erster Linie für Analphabeten hergestellt seien. Professor Cohn, der Erfinder der Tafeln, hat lange und eingehende Studien in verschiedenen Ländern gemacht. Ganz besonders genau hat er die Bewohner Helgolands auf ihr Sehvermögen untersucht und hierbei festgestellt, dass 9 % der Untersuchten kurzsichtig, 5 % normal und 86 % weitsichtig, darunter 30 % mit dreifacher Sehschärfe, gewesen sind. Die grösste Weitsichtigkeit hat der Gelehrte bei Cabylen gefunden, nämlich sechsfache Sehkraft. Weiter bemerkt der Redner, dass in Deutschland der Farbensinn nach dem Holmgreen'schen Verfahren festgestellt wird. Das Ergebniss solcher Untersuchungen bei allen deutschen Navigationsschülern ist folgendes:

1893	—	1.45 %	grünblind,	1.60 %	total farbenblind.
1894	—	1.48 %	"	1.58 %	"
1895	—	1.19 %	"	1.59 %	"
1896	—	0.25 %	"	2.86 %	"

Nach weiteren Bemerkungen anderer Mitglieder dankt der Vorsitzende den Herren Knipping und Dr. Müller für ihre interessanten Ausführungen. Zum II. Gegenstand der Tages-Ordnung »Seemannsordnung« referirt ein Mitglied an der Hand des Entwurfes der neuen Seemanns-Ordnung über die von den Beschlüssen des Nautischen Vereins abweichenden Bestimmungen, unter denen er besonders die §§. 5, 42, 49, 64 hervorhebt. Hierauf werden die einzelnen Paragraphen, soweit ihr Wortlaut sich von dem der alten Seemannsordnung unterscheidet, verlesen und zur Debatte gestellt. Der im § 1 gebrauchte Ausdruck »Schiffer« giebt zu verschiedenen Bemerkungen Anlass. Von einer Seite wird die Ersetzung dieses Ausdrucks durch das Wort »Capitän« befürwortet. Nach kurzer Debatte werden § 1 und die §§. 2, 3, 4, 5 in der Fassung des Entwurfes angenommen.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 30. Januar. General-Versammlung. Eingegangen sind von verschiedenen Brudervereinen (Lübeck, Weser, Stettin) Schreiben, in denen die Bereitwilligkeit der Absender hinsichtlich der Festsetzung des Verbandstages erklärt und Verbandsangelegenheiten behandelt werden. Die Generalversammlung leitet, in Vertretung des noch nicht ganz genesenen I. Vorsitzenden, der II. Vorsitzende, Herr Capt. Rolfs, mit kurzen kernigen Worten ein, indem er den Mitgliedern für das im abgelaufenen Jahre dem Verein entgegengebrachte Interesse dankt und sie zu eifriger Arbeit im laufenden Jahre anspornt. Hierauf findet eine Verlesung des Jahresberichtes statt (wir beschränken uns auf die Registrirung dieses Vorfalles, in nächster Nummer wird eine eingehende Besprechung des Berichtes erfolgen. D. R.), nach deren Erledigung die Wahl des Vorstandes und der ständigen Commissionen vorgenommen wird. Laut vorher abgestattetem Bericht des Cassiers, Herrn Capt. Elingius, hat das Vermögen des Vereins seit letztem Cassenabschluss eine Zunahme von M 798.54 erfahren. Der Vorsitzende dankt dem Cassirer für die gelebte Mühewaltung. Zu Cassenrevisoren werden die Herren Capitäne Opitz und Grönwoldt gewählt. Die Namen der neugewählten bzw. wiedergewählten Vorstandsmitglieder sind: 1. Vorsitzender Waitschewsky, 2. Vorsitzender Rolfs, 1. Schriftführer Lewens, 2. Schriftführer Schroedter, Cassirer Elingius, Archivar Patzelt, Beisitzer Volkertsen. — Auf Antrag eines Mitgliedes wird beschlossen, in Anbetracht der kurzen Zeit bis zum Verbandstag, eine ausserordentliche Versammlung am 9. Februar anzuberaumen, damit die Delegirten zum Verbandstage über die Anschauung des Vereins zum Entwurf der neuen Seemannsordnung unterrichtet sind. Sodann nimmt der Verein zum Antrag v. Holdten, bei der Wester Til Boje die Auslegung eines Feuerschiffs zu befürworten, nach längerer Debatte durch folgende Resolution Stellung:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer hält zur Erleichterung der Ansegelung bei unsichtigem Wetter an die Elbe die Auslegung eines Feuerschiffs mit kräftigem Nebelsignal, NW., 1 bis 2 Seemeilen von Wester Til Boje, für dringend nothwendig.«

Seeschiffverein Stettin.

General-Versammlung. Der Seeschiffverein »Stettin« hielt am 22. Januar seine ordentliche Versammlung ab. Die Versammlung war gut besucht und wurde vom Vorsitzenden, Capt. Engelmann, mit einer Ansprache eröffnet, in welcher er zuerst der im Laufe des verflossenen Jahres ver-

storbenen Mitglieder gedachte und die Versammlung aufforderte, deren Andenken in der üblichen Weise zu ehren. Es wurde ferner erwähnt, dass ein Mitglied in diesem Jahre auf eine 25jährige Thätigkeit als Capitän der »Neuen Dampfer-Compagnie« zurückblicken könne und wurden dem Jubilar, Herrn Capitän Otto Albrecht, die besten Glückwünsche für ferneres Wohlergehen dargebracht. Nachdem sodann über die Thätigkeit des Vereins und seine Bestrebungen Bericht erstattet, und die Versammlung aufgefordert war, auch fernerhin dem Verein ein so reges Interesse zu bewahren, wurde von dem Cassirer, Herrn Capitän L. Schramm, der Cassenbericht erstattet. Derselbe ergab trotz erhöhter Ausgaben ein günstigeres Resultat wie im vorigen Jahre. Da die Amtsperiode des gesamten Vorstandes in diesem Jahre abgelaufen ist, wurde zuerst zur Neuwahl desselben geschritten. Der Vorsitzende machte darauf aufmerksam, dass es sich empfehlen würde, jetzt auch einmal jüngere Kräfte für den Vorstand zu wählen. Trotzdem wurde auf Antrag mehrerer Mitglieder der bisherige Vorstand einstimmig wiedergewählt. Von der Versammlung wurde dem Vorstände der Dank für die bisherige Führung der Geschäfte ausgesprochen und zugleich der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die Geschäfte auch ferner in der gewohnten Weise vom Vorstände erledigt werden möchten. Der Vorstand besteht nun aus folgenden Herren: 1. Vorsitzender Capt. Franz Engemann, 2. Vorsitzender Capt. Rudolf Fatté, Beisitzer die Herren: Capt. L. Köpke und C. F. Pust, Cassirer: Herr Capt. Louis Schramm und zu Schriftführern die Herren Capitäne Emil Tank und G. Neumann. Es wurde nun auf Anregung des Vorsitzenden beschlossen, mit dem ganzen Verein dem »Deutschen Flotten-Verein« beizutreten und nach Kräften für die Bestrebungen desselben zu wirken. Auch wurde nun mit Rücksicht auf die Bestimmungen des neuen bürgerlichen Gesetzbuches eine Statuten-Änderung beschlossen, um eine Eintragung des Vereins in das Vereins-Register ermöglichen zu können. Nachdem das Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins verlesen war, wurde beschlossen, in erster Linie den Verbandstag der Seeschiffer-Vereine durch einen Delegirten zu beschicken, auch der Information wegen auf dem Nautischen Vereinstage vertreten zu sein. Ueber die einzelnen Gegenstände der betreffenden Tagesordnungen als: Rudercommando, Heimschaffungsgesetz, Befeuern des Fehmarn-Belt, entspann sich eine lebhafte Debatte und wurde beschlossen, erst mit dem Hamburger Verein zu correspondiren, in wie weit die beregten Gegenstände zur Verhandlung kommen, um dann in der nächsten Versammlung unsere Beschlüsse zu formuliren. Die Beratungen über Abhaltung des Stiftungsfestes ergaben, dass dasselbe am 3. Februar abgehalten werden solle und wurde eine Commission gewählt um die nöthigen Vorbereitungen zu treffen. Um 10¹/₂ Uhr wurde die Versammlung geschlossen.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 25. Januar abgehaltenen ausserordentlichen Mitgliederversammlung wurden vier Herren, unter diesen zwei active Capitäne, als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: ein Schreiben vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geheimrath Sartori; zwei Dankschreiben von Witwen verstorbener Mitglieder für empfangene Witwengelder; Zuschriften von Mitgliedern aus Jaluit, Shanghai, Adelaide, Teneriffa, Köln, Kiel und hier. Mitgetheilt wurde sodann, dass wiederum ein hochgeehrtes Vereinsmitglied, der Steuermann R. Hirschfeld, seinen Tod gefunden habe. Die Versammlung ehrte das Andenken des Verstorbenen in der üblichen Weise. Auch ist man im Vereine in Sorge über den Verbleib von 2 Mitgliedern an

Bord der Dampfer »Helgoland« und »Ida«. Es wurde hierauf, nachdem inzwischen auch der Rechtsbeistand des Vereins, Herr Rechtsanwalt Kumpel, erschienen war, in die Tagesordnung: Seemannsordnung« eingetreten. § 34 wurde genehmigt. Beim § 35 spricht sich die Versammlung in schärfster Weise gegen den Vorschlag des Reichsamts des Innern aus, dass bei der Eintheilung der Wachen eine freie Vereinbarung möglich sein solle. Es wurde bemerkt, dass mit der bisherigen Gepflogenheit, dem Schiffsmann Morgens zwei und Nachmittags drei Stunden von seiner Freiwache arbeiten zu lassen, gebrochen werden müsse. Dieses sei ein allgemeiner Wunsch der Seefahrer und die Rücksicht auf das Interesse der Rhederei dürfe nicht soweit gehen, dass Zustände, wie die durch die freie Vereinbarung in diesem Punkte hervorgerufenen, noch länger andauerten. Ebenso energisch wandte sich die Versammlung gegen die Bestimmung, dass wenn Wache um Wache gegangen würde, der Schiffsmann verpflichtet sein solle, während der Freiwache sein Zeug und die von ihm benutzten Schifferäume zu reinigen und in Ordnung zu halten. Es wurde ausgeführt und zwar waren dies die Stimmen activer Capitäne, dass deutsche Seeleute ihre Räumlichkeiten in tadelloser Sauberkeit zu halten pflegten; wenn Seeleute fremder Nationen an Bord seien, so könne zugegeben werden, dass die Reinlichkeit etwas Einbusse erlitt, keineswegs aber in dem Maasse, dass eine solche gesetzliche Bestimmung nöthig wäre. Es sei nicht Schuld der deutschen Seeleute, dass dieselben sich infolge geringer Heuern und ungünstiger Lebensbedingungen Schiffen fremder Nationen zuwendeten. Es scheine fast, als ob die Bestimmung nur deshalb aufgenommen wäre, um besonders schneidigen Schiffsführern nach dem Herzen der Rhederei die Mittel an die Hand zu geben, dem Schiffsmann auf seiner Freiwache, wenigstens in diesem Punkte noch chikaniren zu können. Bezeichnend sei jedenfalls, dass auf den Antrag eines einzigen Capitäns hin sowohl der Nautische Verein zu Hamburg und der Deutsche Nautische Verein, wie auch jetzt das Reichsamt des Innern sich sozusagen mit Wonne auf diese neue Idee gestürzt hätten. Abs. 2 ist nach Ansicht der Versammlung überhaupt nicht annehmbar. Die Seeleute wünschten in der Seemannsordnung ein deutsches Reichsgesetz zu sehen, welches namentlich das Wachsystem scharf präcisire, nicht aber solle es dem Bundesrathe überlassen bleiben, das Wachsystem festzusetzen. Es wurde in der Folge beschlossen, die alte Forderung des Vereins von Neuem zu erheben, dass auf Dampfschiffen in grosser Fahrt für die den Dienst auf Deck versiehende Schiffsofficiere und das Maschinenpersonal der Dienst in drei Wachen eingetheilt werden solle. In § 40 wurde beschlossen, dass die Heuer von dem im Heuervertrage festgesetzten Zeitpunkte, mindestens aber vom Tage der Anmusterung an zu zahlen sein solle. Die Möglichkeit einer anderweitigen Abrede solle auch hier ausgeschlossen werden. Im § 41 wurde ein Zusatz beschlossen, nach welchem dem Schiffsmann gestattet sein soll, auf eine von der Rhederei auszustellende Bescheinigung hin die Hälfte seiner verdienten Heuer durch Angehörige monatlich erheben zu lassen. Zu § 46 wurde bemerkt, dass es notwendig sei, dass der Capitän verpflichtet werde, die Mannschaft des Deck- und Maschinendienstes zu ergänzen, sofern sich diese während der Reise vermindere. Dieses sei selbstverständlich nur dann nöthig, wenn der weitere Verlauf der Reise eine Verminderung der Arbeitsleistungen nicht in Aussicht stelle; sei dieses nicht der Fall, dann müsse aber auch bei der heutigen schwachen Bemannung diese Ergänzung der fehlenden Mannschaft dem Schiffer durch Gesetz vorgeschrieben werden. Leider konnte die äusserst interessante Verhandlung, vorgerückter Zeit halber, nicht fortgesetzt werden, es wurde vielmehr beschlossen, am nächsten Donnerstag nochmals eine ausserordentliche Mitglieder-Versammlung abzuhalten. Hierauf wurden noch 3 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und machte hierauf

der Vorsitzende auf den am Sonnabend stattfindenden Geburtstag Sr. Majestät des Deutschen Kaisers aufmerksam. Redner brachte ein Hoch auf den allerhöchsten Landesherrn aus, in das die Anwesenden freudig einstimmten. Mitgetheilt wurde ferner, dass die Flottenvorlage der Regierung vom Bundesrathe bereits angenommen sei, wovon mit ungetheilter und allgemeiner Befriedigung Kenntniss genommen wurde.

Büchersaal.

Leitfaden für den Unterricht in der Arithmetik zum Gebrauch an Navigationsschulen bearbeitet von **Dr. F. Bolte**, Oberlehrer an der Navigationsschule zu Hamburg. Verlag von W. Peuser's Buchhandlung, Hamburg. 1900. Preis \mathcal{M} 2.—. Zweite vermehrte Auflage.

Die bei Herausgabe der ersten Auflage des Buches, im Februar 1897, vom Verfasser erbetene sachliche Kritik begleitet von der Bemerkung specielle Wünsche der Herren Collegen gerne als willkommene Anregung zu eventueller gegenseitiger Aussprache entgegenzunehmen hat anscheinend den erwünschten Erfolg gehabt. Zwar ist der Aufbau und die Anordnung des Stoffes im Wesentlichen derselbe wie bei der ersten Auflage geblieben, indessen hat die Bearbeitung in dreifacher Hinsicht eine Erweiterung erfahren. Erstens ist nämlich, dem Unterrichtsgange entsprechend, der Buchstabenrechnung eine Wiederholung der Bruchrechnung und zwar sowohl der gemeinen als auch der Decimalbrüche in Gestalt von kurzen Regeln und zahlreichen Aufgaben vorangestellt. Zweitens ist die Anzahl der Aufgaben, besonders der weniger einfachen, in sämtlichen Theilen des Buches erheblich vergrössert worden und drittens endlich haben die speciellen Bedürfnisse der Seedampfschiffs-Maschinisten dadurch eine besondere Berücksichtigung erfahren, dass die diesen Anforderungen entsprungenen Aufgaben in genügendem Umfange mit aufgenommen und durch die Ueberschrift M besonders gekennzeichnet sind. Wir wünschen dem Buche auch weiterhin Eingang in jenen Kreisen, für die es bestimmt ist.

Verzeichniss der Leuchfeuer aller Meere. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. Abgeschlossen am 1. December 1899. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin.

Für die Bearbeitung dieses acht Hefte umfassenden Verzeichnisses stoben der obersten Marinebehörde in den Berichten der Schiffe der Kaiserlichen Marine sowie der Strandämter, der Consuln im Auslande, der fremden Marinebehörden etc. die zuverlässigsten Quellen zu Gebote; im eigenen Interesse jedes vorsichtigen Seemanns wird es daher liegen, an Bord auch dieses von amtlicher Stelle veröffentlichte Werk zur Hand zu haben. Als besonders werthvoll sind die dem Werke beigegebenen Abbildungen der verschiedenen Arten der Signale, Blinkfeuer etc. zu bezeichnen; ein alphabetisches Verzeichniss ermöglicht es Jedem, sich schnell in den Heften, die weit über 13 000 Feuer etc. auführen, zurechtzufinden. Die Beschaffung des obigen Verzeichnisses der Leuchfeuer für alle Schiffe und die Bureaux dürfte für die Rhedereien und Schiffseigentümer in ihrem eigenen Interesse unerlässlich sein. Der Preis sämtlicher acht Hefte beträgt geheftet \mathcal{M} 6.—, einzeln gebunden \mathcal{M} 10.—; der Preis der einzelnen, auch besonders käuflichen Hefte bewegt sich zwischen 50 \mathcal{S} bis \mathcal{M} 1.20.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Vorlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Shomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Vorlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Vorlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Shomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 6.

Hamburg, den 10. Februar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts etc. — Verbesserung des Wasserweges von Shanghai nach Seo (Woosung- oder Whangpu-Fluss). — Kapok als Schwimmkörper. — Deutscher Nautischer Verein. Siebentes Rundschreiben. — General-Versammlung des Vereins der Rheder des Unterwesergebietes. — Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (1899.) — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsberichte.

Auf dem Ausguck.

Die uns in freundlicher Weise übermittelte Tagesordnung des zum 26. und 27. Februar anberaumten **Vereinstages** des Deutschen Nautischen Vereins enthält, wie alljährlich, solche Themata, zu denen im Laufe des Jahres die an der deutschen Seeschifffahrt beteiligten Kreise, soweit sie als Mitglieder dem Deutschen Nautischen Verein angehören, bereits Stellung genommen haben. Auch in diesen Spalten hat es an Aeusserungen zu den in Rede stehenden Gegenständen nicht gefehlt. Mit ganz besonderem Recht darf diese letztere Bemerkung zu folgenden beiden Punkten gemacht werden: »Schulschiffsfrage« und »Rudercommando.« Ob es zweckmässig ist, den herrschenden Personal-mangel durch die Errichtung von Schulschiffen oder durch Einführung anderer Maassregeln zu heben, darüber herrschen bekanntlich sehr verschiedene Meinungen. Als die Frage im Herbst v. J. zuerst zur Beantwortung gestellt wurde, traten wir für die Errichtung von Schulschiffen unter der Voraussetzung ein, dass die ganze Angelegenheit als locale Sache zu behandeln sei. Seitdem ist die Gründung des Deutschen Schulschiffsvereins erfolgt. Die in der ersten ordentlichen Sitzung dieser neugestalteten Corporation

gefassten und öffentlich verkündeten Beschlüsse haben aber gezeigt, dass unser s. Z. vertretenen hauptsächlich auf die damals herrschende öffentliche Meinung gestützter Standpunkt unberücksichtigt geblieben ist. Da unsere Anschauung nicht so modulationsfähig ist, bleiben wir auf dem einst vertretenen Standpunkt stehen. Bei Erwähnung der »Rudercommandofrage« können wir die Bemerkung nicht unterlassen, dass leider der vor einigen Wochen in der »Hansa« von Herrn Admiral Aschenborn an alle Seefahrttreibenden gerichteten Aufforderung nur ganz vereinzelt entsprochen ist. Nachstehend die Tagesordnung und die Namen der Referenten bezw. Correferenten:

•Erster Tag. 1) Geschäftliches: Wahlen, Rechnungsablage, Berichte, sonstige Mittheilungen. 2) Flottenvorlage. Resolution, vorgelegt vom Vorsitzenden. 3) Schutz des Privateigenthums auf See. (Referent: Handelskammersecretär Dr. Gütschow-Hamburg. Correferent: Dr. Nebelthau, Syndicus der Handelskammer Bremen.) 4) Internationale Dampferlinien. (Bericht-erstatter: Director Leist-Bremen.) 5) Deutsche Seekarten. (Referent: Navigationslehrer Doebler-Danzig.) 6) Einrichtung von Schulschiffen. (Referent: Redacteur Schroedter-Hamburg.) 7) Drahtlose Telegraphie. (Vortrag 3¹/₂ Uhr Nachmittags im electrotechnischen Laboratorium der Technischen Hochschule zu Charlottenburg vom Geheimen Regierungsrath Prof. Dr. Slaby.)

Zweiter Tag. 8) Seemannsordnung und die mit dieser in Verbindung stehenden Gesetze. (Referenten:

Handelskammersecretär Dr. Gütschow-Hamburg und Handelskammersyndicus Dr. Boysen-Kiel.) 9) Abänderung des Rudercommandos. (Referent: Consul O. C. Lindemann-Emden.) 10) Schiffsbibliotheken. (Referent: Landesversicherungsath Hansen-Kiel.) 11) Einrichtungen für die Sicherheit der Schifffahrt. a. Leuchtfeuer am Magdalenenfluss. (Referent: Inspector Polis-Hamburg.) b. Verbesserung der Befuerung am Fehmarnbelt. (Antrag des Nautischen Vereins zu Lübeck.) c. Errichtung von Nebelsignalstationen bei Memel, Pillau und der Birschtwischen Ecke. Verbesserung des Nebelsignals zu Neufahrwasser. (Referent: Navigationslehrer Doeblner-Danzig.)

Einer der Gegenstände der Tagesordnung des kommenden Vereinstages vom Deutschen Nautischen Verein ist bekanntlich „**Schutz des Privateigenthums auf See.**“ Die »Hansa« hat, so oft sich Gelegenheit bot, für die Unverletzlichkeit des Privateigenthums, auch das des Feindes, einzutreten, ihren Standpunkt in möglichst unzweideutiger Weise zum Ausdruck gebracht. Dass diese Anschauung ausser von wissenschaftlichen Koryphäen gerade von Autoritäten auf wirtschaftlichem Gebiet getheilt wird, ist bekannt. Neben unseren Landsleuten Aegidi und v. Esmarch, war es besonders der jüngst verstorbene englische Grossrheder Mr. Ismay, der öffentlich für den Schutz des Privateigenthums kurz vor dem Zusammentritt der internationalen Friedensconferenz eintrat. »Das Privateigenthum, auch das des Feindes, muss im Kriege unantastbar sein,« schrieb im Mai vorigen Jahres Herr Ismay in den Londoner »Times.« Derselben Anschauung stimmte später, Mitte September, die damals in Buffalo tagende Versammlung der Internationalen Gesetzes-Association bei. Wir erfuhren, dass ein Vorschlag der Ver. Staaten aus dem Jahre 1785, die Unverletzlichkeit des Privateigenthums öffentlich zu proclamiren, infolge des englischen Widerstands unausführbar wurde, während das Königreich Preussen der amerikanischen Anregung sehr sympathisch gegenüberstand. Der grosse Friedrich zeigte, dass er auch noch im letzten Jahre seiner ruhmvollen Regierung von allen europäischen Monarchen der weitblickendste geblieben war. Nach Beendigung der Verhandlungen in Buffalo tauchte die Nachricht auf, Präsident Mc. Kinley wäre geneigt, auf eine Anregung der New-Yorker Handelskammer hin, eine internationale Conferenz zwecks Feststellung von Regeln über die Abschaffung der Beschlagnahme von feindlichen Privateigenthum zur See zu berufen. Zugleich sollten bei Besprechung dieses Gegenstandes auch für den dehnbaren Begriff »Contrebande« engere Grenzen gezogen werden. An diese zwar nicht dementirte aber doch unverbürgte Nachricht knüpft der letztjährige Bericht über die Thätigkeit der Handelskammer zu Bremen folgende Bemerkung:

»Bei dem hervorragenden Interesse, das an einer derartigen Erweiterung der Pariser Seerechts-declaration bestehen würde, namentlich, wenn sie sich auf Schiffe selbst und nicht nur auf ihre Ladungen erstrecken sollte, haben wir den Senat gebeten, der Angelegenheit seine Förderung beim Reichskanzler zu Theil werden zu lassen. Einen Erfolg dieser Anregung würden wir umsomehr begrüßen, als wir bereits seit langer Zeit für den Schutz des Privateigenthums auf See eingetreten sind.

Im Anschluss an diesen Meinungsausdruck erwähnen wir aus dem jüngst veröffentlichten Jahresbericht des »Chamber of Shipping of the United Kingdom« die Anschauung der mächtigen Corporation zu der in Rode stehenden Frage. Es heisst da:

»Unsere vorjährige Resolution »Privateigenthum während des Krieges von der Wegnahme auszu-schliessen« und den Begriff »Contrebande« näher zu definiren, wurde dem Marquis of Salisbury mit dem Ersuchen eingereicht, den Gegenstand auf der Internationalen Friedensconferenz zur Sprache bringen zu wollen. Die Antwort war, dass ein derartiger Gegenstand nicht auf der Tagesordnung der Conferenz stehe und eine Rücksprache über denselben einem extra dazu berufenen Congress vorbehalten bleiben müsse. Weiteres ist uns vom Auswärtigen Amte nicht mitgetheilt, wohl aber haben wir durch die Tagespresse erfahren, dass infolge einer geharnischten Rede des amerikanischen Delegirten im Sinne der Unverletzlichkeit des Privateigenthums auf See der englische Botschafter Sir Pauncefote geantwortet habe: »Ihm fehle jede Instruction, wie er sich zu diesem Gegenstand verhalten solle.« Er und der französische Delegirte befürworteten die Berathung über dieses Thema in einer späteren Conferenz vorzunehmen.«

Nach Mittheilung vorstehender Kundgebungen bleibt nur übrig, den gekennzeichneten Bestrebungen Erfolg zu wünschen. Der Zeitpunkt zur Ausführung scheint gegenwärtig — wo die Buren John Bull's Dünkel mächtig herabgedrückt haben — wie gekommen. Denn es ist nicht zu zweifeln, dass sich ohne Widerstand Englands auf internationalem Wege Gesetz zum Schutz des Privateigenthums auf See schaffen lassen werden. Möge es gelingen auch auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins eine Resolution im Sinne der Bremer- und der britischen Handelskammer-Aussassungen zu Stande zu bringen.

In Marseille ist jüngst ein höchst interessanter Process beendet, zu Gunsten der Ansprüche der Wittve eines ersten Maschinisten, der beim Unter-

gang des Dampfers »Alex« in einem Rettungsboot sein Leben einbüßte. Die Dame hatte den Rheder des Dampfers um Schadenersatz verklagt, weil ihr Mann nur infolge des schlechten Zustandes des Rettungsbootes umgekommen sein sollte. Das Handelsgericht wies die Klägerin mit der Begründung kostenpflichtig ab, dass die Rheder nach Art. 216 des Handelsgesetzbuches von aller Verantwortung insofern befreit seien, als Schiff und Fracht zu Grunde gegangen sind. Nach französischem Gesetz haftet der Rheder bekanntlich nur mit Schiff und Fracht. Hierauf wandte sich die Wittve mit dem Hinweis an das Civilgericht, dass nach Art. 1383 des bürgerlichen Gesetzbuches jede Person die einer anderen Schaden zufügt, zu einer Entschädigung verpflichtet sei. Eingezogene Erkundigungen ergaben, dass sich thatsächlich das Rettungsboot, mit dem ihr Mann untergegangen war, schon längere Zeit in sehr reparaturbedürftigem Zustande befunden hatte. Der Gerichtshof verurtheilte aus diesem Grunde den Rheder zum Zahlen einer Entschädigungssumme von 10 000 Francs. Da ausser dem ersten Maschinisten noch 21 Personen ertrunken sind, dürfte der erfolgreiche Schritt der energischen Dame manche der Hinterbliebenen zu gleichem Vorgehen veranlassen.

Im Gegensatz zum oben mitgetheilten Urtheil des Appellationsgerichts in Marseille, das die Schadenersatzansprüche der Wittve eines ertrunkenen Mitgliedes der Besatzung als berechtigt anerkannt hat, wurden jüngst vom Pariser **Appellationsgericht** die Ansprüche der Wittve eines bei der Bourgogne-Catastrophe getödteten Passagiers als unbegründet zurückgewiesen. Der Vorfall ist folgender: Madame Resal, die Klägerin, forderte von der Générale Transatlantique 100 000 Francs Schadenersatz, weil ihr Gemahl bei der durch Capitän Deloncle verschuldeten Collision »Bourgogne-Cromartyshire« umgekommen ist. Das Pariser Handelsgericht wies aus denselben Gründen wie im Falle des Marseiller Handelsgerichts die Klage ab, da nach Art. 216 des Handelsgesetzbuches der Rheder nur mit Schiff und Fracht hafte. Ebenso wie die Klägerin gegen diesen Bescheid Revision einlegte, verklagte die Générale Transatlantique Madame Resal wegen Verläumdung des Capitäns Deloncle. Das Appellationsgericht bestätigte nicht nur den Spruch der Vorinstanz und erklärte die Rhederei wie ihre Angestellten für vollkommen schuldlos an der Catastrophe, sondern verurtheilte auch in den schärfsten Ausdrücken die ausgesprochenen Verdachtsmomente der Klägerin über das Verhalten des Capitäns Deloncle. »Der Verstorbene ist für die Collision nicht verantwortlich zu machen, wohl aber muss sein holdenhaftes, umsichtiges und kaltblütiges Verhalten nach Eintritt der furchtbaren Catastrophe

in lobender Weise hervorgehoben worden«, so lautete der Urtheilsspruch. Es dürfte ganz interessant sein, bei dieser Gelegenheit den im Februar vor. Jahres veröffentlichten Urtheilsspruch des englischen Admiralitätsgerichtes in Sachen »Bourgogne« c. »Cromartyshire« nochmals zu hören. Die »S. G.« schrieb damals: »Das Erkenntniss stützt sich vorwiegend auf den in allen nautischen Kreisen längst als Thatsache anerkannten Umstand, dass die »Bourgogne« ihre Geschwindigkeit in dem dichten Nebel, der zur Zeit der Collision herrschte, nicht genügend gemässigt hat. Der von gegnerischer Seite erhobene Einwand, dass auch der »Cromartyshire« zu viel Fahrt gemacht, wurde vom Gericht verworfen, desgleichen auch der Einwand, dass das Segelschiff zur Abwendung der unmittelbaren Gefahr hätte in den Wind schiessen müssen. In Wirklichkeit wäre ein solches Manöver, da der Dampfer erst unmittelbar vor der Collision in Sicht gekommen ist, ein vom nautischen Standpunkte aus nicht schwer genug zu verdammandes Speculationsmanöver gewesen, da man auf dem Segler über Ort und Richtung des Dampfers bis zum letzten Moment gänzlich im Unklaren war.« Dem Leser ist durch diese Gegenüberstellung die Gelegenheit geboten, zu beobachten, dass zwei hohe Gerichtshöfe in ein und derselben Angelegenheit zwei einander vollkommen diametral gegenüberstehende Sprüche zu fällen vermögen und dass das Urtheil Beider, wenigstens für die jeweiligen Kläger und Beklagten, maassgebend sein muss.

In der Hauptsache haben es **amerikanische** Rheder der Initiative des Präsidenten der International Navigation Co., Herrn C. A. Griscom, zu danken, wenn gegenwärtig dem Congress ein Entwurf, betr. ein **Subventionsgesetz für die Handelsmarine** zur Besprechung vorliegt. Herr Griscom unterbreitete der Regierung im vorigen Jahre eine Eingabe, in der er sich auf verschiedene Gründe stützend, nachwies, dass die einheimische Rhederei nicht im Stande sei, vortheilhafte Jahresabschlüsse zu machen. Unterstützt wurde der Antragsteller durch die Schiffbaufirma Cramp in Philadelphia, deren Chef gleich ihm behauptete, den ausländischen Mitbewerbern gegenüber nicht concurrenzfähig zu sein. Herr Cramp wies damals an mehreren Beispielen nach, dass ein in Amerika gebautes Schiff besonders infolge der hohen Arbeitslöhne ein Drittel theurer als ein europäisches Schiffbauprodukt gleicher Grössenverhältnisse sei. Da nun aber nur solche Schiffe die »Stars and Strips« führen dürfen, die auf amerikanischen Werften gebaut sind, können begreiflicherweise die amerikanischen Rheder mit ausländischen Collegen nicht in erfolgreichen Wettbewerb treten. Somit blieb der Regierung nur

übrig, entweder das gekennzeichnete Flaggen-gesetz aufzugeben oder ein Subventionsgesetz zu schaffen. Wie eingangs erwähnt, hat sie sich für das Letztere entschieden. Folgende Daten sind uns über die Höhe der vorgeschlagenen Jahressubvention verschiedener Rhedereien zugänglich: International Navigation Co. \$ 1,963,033; Oceanic S. S. Co. \$ 117,390; Pacific Coast S. S. Co. \$ 61,209; Atlantic and Caribbean S. S. Co. \$ 113,132; Pacific Mail S. S. Co. \$ 213,387; United States and Cuba Mail S. S. Co. \$ 300,001; C. H. Mallory and Co. \$ 7,256; H. B. Plant S. S. Co. \$ 12,685; W. P. Clyde and Co. \$ 25,069; Southern Pacific Co. \$ 21,898; T. Hogan and Son \$ 11,225.

Dem amerikanischen Congress liegt noch ein weiterer Entwurf vor, der gleich dem über Subventionen, maritime Angelegenheiten betrifft. Es handelt sich um die Vorlage über ein **Bemannungsgesetz**; der Antragsteller ist der in New-York domicilirte Seemannsverband. Soweit uns bekannt, befürworten die Seeleute folgende Bemannungsskala für Segelschiffe: Für ein 200 T.-Schiff 6 Mann; für 500 T. 10; für 1200 T. 19 und für ein 2100 T.-Schiff 26 Mann; darunter müssen mindestens 75 % Vollmatrosen sein. Da z. Z. Küstenschoner von 2000 T. nicht mehr als sechs bis acht Mann fahren, glaubt man in zuständigen Schiffahrtskreisen der Entwurf werde in Folge der rigorosen Anträge zweifellos ablehnend beschieden werden, obgleich der Gedanke für ein Bemannungsgesetz sonst im Allgemeinen nicht auf unfruchtbaren Boden fällt.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

4. Policen für Flussschifffahrt. Ausdehnung auf Seefahrten?

Der Dampfer »Itzehoe« hatte es übernommen, einen Leichter von Svendborg nach Rostock zu schleppen und strandete auf dieser Reise, ehe er die Einfahrt in den Warnemünder Hafen gewann. Der Ersatz-Anspruch des Rheders gegen die Casco-Versicherer ist in allen drei Instanzen abgewiesen worden. Die Versicherung war geschlossen »für Schleppfahrten auf der Elbe, sowie auf deren Nebenflüssen, Canälen, Fleethen, Rovingen und Häfen etc. seewärts bis zur Kugelbaake inclusive. Für weitergehende Fahrten ist der Risiko stets mitgedeckt und bleibt die Prämie

bierfür nach Billigkeit zu reguliren.« Hiernach bezog sich die Police nicht auf Fahrten auf der Ostsee. Der Rheder hatte zwar geltend gemacht, derartige Policen für Flussschifffahrt mit der Clausel für weitergehende Fahrten würden täglich in Hamburg geschlossen und die Bedeutung der Clausel werde in den beteiligten Kreisen allgemein dahin verstanden, dass Seefahrten mitgedeckt seien. Hierauf ist indess kein Gewicht gelegt, da angenommen ist, dass nach dem zwischen den Parteien obwaltenden Vertragsverhältnisse Ostseefahrten nicht in die Versicherung eingeschlossen sein sollten. Das ist aus zwei Umständen gefolgert. Erstens daraus, dass die frühere Jahrespolice des Rheders den Zusatz hatte: »Laut Uebereinkunft werden die Fahrten des Dampfers nunmehr via Kaiser-Wilhelm-Canal bis Odense und von da um die Insel Seeland herum via Helsingör-Copenhagen und weiter bis zur Insel Rügen ausgedehnt gegen eine Prämienzulage von . . .«, dass dieser Zusatz aber in die spätere Police nicht mit übernommen war. Und zweitens daraus, dass während der Geltung dieser späteren Police dem Rheder auf die Anfrage, welchen Zuschlag er für eine Reise des »Itzehoe« auf der Ostsee zu bezahlen habe, seitens der Assccuradeure geantwortet war, die Uebernahme dieses Risicos werde abgelehnt.

Urtheil des 1. Civil-Senats v. 30. December in Sachen Koch w. Deutsche Transport-Versicherungsgesellschaft u. Genossen. Rep. I. 332/1899.

5. Versicherung eines Prahms für Lagerzwecke. Seetüchtigkeit?

Ein Kaufmann in Kiel hatte eine Zeit-Versicherung genommen auf das Casco eines ihm gehörigen Prahms, sowie auf eine ihm ebenfalls gehörige von dem Prahm einzunehmende Ladung alten Eisens. Die Versicherung war auf Grund der Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 mit den allgemein angenommenen Zusätzen und Abänderungen geschlossen. Es hieß in der Police, die Prämie »vorstehe sich für Stillliegen des Prahms an der Flensburger Schiffswerft behufs successiver Einnahme einer Ladung altes Eisen etc. bis zu 500 Tons behufs Lagerung.« Wenige Tage nach Abschluss der Versicherung machte der Prahm, in dem sich bereits 240 Tonnen Eisen befanden, in der Nacht Wassor, sodass man am Morgen die Ladung schon nicht mehr sehen konnte. Da der Versuch, das Wasser mit der Schiffspumpe loszuwerden misslang, wurde das Fahrzeug mit Schlepperhülfe in seichteres Wasser gebracht, wo es alsbald sank. Die Ladung wurde gelöscht und der Prahm demnächst in Reparatur genommen. Die seeamtliche Untersuchung des Unfalls führte zu dem Spruche, das Sinken sei darauf zurückzuführen, dass das Schiff für die eingetragene Ladung zu schwach gewesen sei. Der Versicherte versuchte im Processe gegen den Vor-

sicherer die Unrichtigkeit dieser Annahme des Seeamts darzuthun, hatte damit indes keinen Erfolg. Das hanseatische Oberlandesgericht kam auf Grund einer Ergänzung der Beweisaufnahme zu demselben Ergebnisse und wies in Folge dessen die Klage sowohl in Bezug auf den Cascoschaden, als auch in Bezug auf den Schaden an der Ladung ab.

Die Revision gegen dieses Urtheil ist vom Reichsgerichte zurückgewiesen, soweit der Schaden an dem Fahrzeuge in Frage stand, während das Urtheil in Bezug auf den Schaden an der Ladung aufgehoben und die Sache insoweit an das Oberlandesgericht zurückverwiesen ist.

In Bezug auf den Schaden am Fahrzeuge ergibt sich aus der thatsächlichen Feststellung des Oberlandesgerichts über die Ursache des Unfalls, dass die Berufung der Versicherer auf § 70, No. 1, A. S. V. B. durchgreift. Hiernach sollen bei einer Versicherung auf Schiff und Fracht dem Versicherer nicht zur Last fallen u. a.: »Der Schaden, welcher daraus entsteht, dass das Schiff in einem nicht seetüchtigen oder überladenen Zustande . . . in See gesandt ist.« Nun kann freilich von einem »in See senden« des versicherten Fahrzeuges im vorliegenden Falle nicht eigentlich gesprochen werden. Der Prahm ist nicht in See gesandt und sollte nach dem Versicherungsvertrage auch gar nicht in See gesandt werden. Er sollte nur zur allmählichen Einnahme und Lagerung einer grösseren Partie alten Eisens gebraucht werden und während der Versicherungszeit in der Flensburger Bucht still liegen. Für diese Benutzung ist die Versicherung, wie sich aus der Police ergibt, ausdrücklich abgeschlossen. Wählten die Contrahenten aber für eine derartige Versicherung die gewöhnliche Form der Seeversicherungs-Police nach den A. S. V. B. von 1867, so muss auch angenommen werden, dass sie von vornherein eine sinngemässe Anwendung des Seeversicherungsrechts auf das vorliegende vom Regelfalle abweichende Verhältniss ins Auge gefasst haben. Die A. S. V. B. unterstellen als Regelfall eine Seereise und lassen dabei die Gefahr für den Versicherer des Schiffs mit dem Zeitpunkte beginnen, wo mit der Einnahme der Ladung oder des Ballastes angefangen wird (§ 72). Von diesem Regelfalle geht auch die Fassung des § 70 No. 1 aus. Die Bestimmung darf nicht ausser Anwendung bleiben, weil sie wörtlich auf den vorliegenden Fall, bei dem es sich um eine Zeitversicherung für Stillliegen handelt, nicht zu passen scheint. Das Wesentliche der Bestimmung liegt darin, dass die Gefahren, die dem versicherten Schiffe durch eine nicht ausreichende Seetüchtigkeit drohen, vom Versicherer nicht übernommen werden. Das hat daher auch für den vorliegenden Vertrag zu gelten. Die Gefahr, ob der Prahm geeignet sein werde, mit dem Schwergute, das er aufnehmen sollte, Wasser zu halten,

war keine Gefahr, die durch den Assecuranz-Vertrag auf den Versicherer abgewälzt war. Und hieran wird weder dadurch etwas geändert, dass in der Police der Höchstbetrag der Ladung auf 500 Tonnen angegeben ist, noch dadurch, dass die Versicherungsgesellschaft vor der Uebernahme des Risicos bei dem früheren Eigenthümer des Prahms Erkundigungen über den Zustand des Fahrzeuges eingezo-gen hatte.

Für die Versicherung der Ladung aber kommt die No. 1 des § 70 A. S. V. B. nicht in Betracht. Insoweit würde der Versicherer nur befreit sein, wenn sich der Schaden nach der No. 4 dieses Paragraphen in einem Verschulden der Versicherten gründet. Ein solches Verschulden ist bislang nicht festgestellt. Die Thatsache allein, dass der Prahm seiner Beschaffenheit nach ungeeignet war, mit der Ladung Wasser zu halten, involvirt nicht nothwendig ein Verschulden des Klägers.

Urtheil des 1. Civil-Senats vom 16. December in Sachen Frankenthal w. Nordd. Versicherungs-Gesellschaft. Rep. I. 343/1899.

Verbesserung des Wasserweges von Shanghai nach See (Woosung- oder Whangpu-Fluss.)

Die Thatsache, dass China mehr und mehr für Europa und Amerika von Bedeutung wird und die westlichen Völker miteinander in Wettbewerben treten, um einen Theil der Vortheile zu erlangen, die mit Grund von der allmählichen Aufschliessung dieses riesenhaften Landes erwartet werden, muss naturgemäss zur Anlage und Verbesserung von Verkehrswegen Veranlassung geben. Sowie sich auf dem Gebiete der Eisenbahnen ein neues Feld für Arbeitskraft und Unternehmungsgeist aufgethan hat, so kann es auch nicht ausbleiben, dass die Wasserwege und Häfen den gesteigerten Anforderungen entsprechend umgestaltet werden.

Bereits im Jahre 1888 hatte sich eine Gesellschaft gebildet, die es sich zur Aufgabe gestellt hatte, den Gelben Strom und sein Gebiet näher zu untersuchen. Obgleich die Ergebnisse dieser Untersuchungen der chinesischen Regierung in einem Bericht vorgelegt wurden in der Hoffnung, für ausländische Techniker ein grosses Arbeitsfeld zu eröffnen, ist dieser Versuch dennoch ohne weitere Folgen geblieben.

Von grösserer Bedeutung ist der Auftrag, den die Handelskammer von Shanghai im Jahre 1897 einem niederländischen Ingenieur, im Dienste der japanischen Regierung, dem Herrn Joh. de Reyke in Tokyo ertheilt hat und der darin besteht, den Zustand des Woosung-Flusses, des Wasserweges

dieser Stadt nach See, zu untersuchen und einen Verbesserungsplan aufzustellen. Diesem Auftrag ist Folge gegeben und enthält der Plan die Ursachen, die zur fortwährenden Verflachung des Wasserweges beitragen, sowie Vorschläge zur bleibenden Beseitigung der Schwierigkeiten, die der Fahrt mit tiefgehenden Schiffen entgegenstehen.

Shanghai, der grosse Hafen des Yangtse-Gebietes, des mittleren Theiles von China, liegt nicht an der Mündung des Yangtse (Blauen Flusses), sondern an dem Whangpu, dessen unterer Theil, Woosung genannt, in den Yangtse ausmündet. Es liegt somit Shanghai in Hinsicht auf den Yangtse ähnlich wie Antwerpen hinsichtlich des Rheines. Die Binnenfahrzeuge oder Dschunken scheinen den grossen Canal, der bekanntlich China von Norden nach Süden, von Tientsin nach Hangkau durchschneidet, zu benutzen, um den Hafen von Shanghai aus dem Yangtse zu erreichen.

Der Whangpu ist kein eigentlicher Strom, hat vielmehr den Character eines Flutharmes, der in Shanghai und an verschiedenen Stellen oberhalb dieser Stadt durch Seitenarme mit ausgedehnten Lagunen in Verbindung steht, von denen das Meer Ta oder Tai-hu das grösste ist. Oberwasser führt der Whangpu wahrscheinlich nur in geringen Mengen ab, sodass der untere Theil, der Woosung, seine Bedeutung nur den Fluth- und Ebbeströmungen verdankt, die mit der Fluthgrösse, welche an der Mündung in den Yangtse im Mittel 2,28 m beträgt, ziemlich kräftig sind. Der Plan empfiehlt daher mit Nachdruck, diese Strömungen möglichst zu verstärken und alle Hindernisse wegzunehmen.

Ausser diesem Plan, der die Verbesserung des unteren Theiles selbst bezweckt, sind noch andere Vorschläge unterbreitet, um den Zugang nach Shanghai für tiefgehende Seeschiffe zu sichern. Dahin gehört die Durchstechung der von der Halbinsel Pootung gebildeten Landzunge, also die Bildung einer neuen Mündung für den Woosung in den Yangtse. Ein anderer Plan schlägt vor, einen an beiden Enden durch Schleusen abgeschlossenen Canal zu graben, der den Fluss bei Shanghai mit der Mündung bei dem Dorfe Woosung verbinden soll und die innere Barre umgeht. Dieser Canal würde eine Länge von 12 km und eine Breite von 100 m erhalten und zugleich als grosses Dock dienen können, auch mit Einrichtungen zum Löschen, Laden und Lagern von Gütern zu versehen sein, nach dem Vorbilde der Victoria- und Albert-Docks unterhalb London. Welcher Plan die grösste Aussicht auf Ausführung haben wird, muss der Zukunft überlassen bleiben. Die ersten Schritte zur Verbesserung des Wassermangels sind in die Wege geleitet.

v. H.

Kapok als Schwimmkörper.

Es wird uns geschrieben:

Die Rettungsgürtel erfreuen sich im Allgemeinen nicht der besonderen Werthschätzung der Seeleute. Sie gelten als letzte Rettungsanker, wenn der Verlust des Schiffes unvermeidlich ist und die Boote versagen, und oft hört man Seeleute aussprechen, dass die Rettungsgürtel nur eine Verlängerung ihrer Leiden vor dem sicheren Tode bedeuten. Und doch ist es Vorschrift, dass jedes Schiff für jeden Kopf an Bord einen Rettungsgürtel führe, also scheint die berufene Instanz von den Rettungsgürteln mehr zu erwarten, als sie nach Ansicht der Seeleute bis jetzt geleistet haben. —

Betrachten wir die meistens in Gebrauch befindlichen Rettungsgürtel, so sind dies etwa 4 kg schwere, den Träger arg belästigende, harte und unförmliche mit Korkholz oder Presskork gefüllte Körper. Eine Arbeit an Bord oder in den Booten, mit einem solchen Gürtel angethan, auszuführen, ist beinahe unmöglich, und so widersprechen diese Rettungskörper dem ersten anerkannten Grundsatz jeder Unfall-Verhütungs-Maassregel, dem Princip Unfällen nach Möglichkeit vorzubeugen. Denn wir wissen aus der Statistik, dass alljährlich eine grosse Anzahl von Seeleuten über Bord gespült wird oder in Dienst aussenbords und in den Booten den Fluthen zum Opfer fällt. Ausser der Kaiserlichen Marine hat nur eine kleine Anzahl deutscher Rhedereien diesem Umstande bereits Rechnung getragen, indem sie mit Rennthierhaar gefüllte Rettungsgürtel einführten, während die Mehrzahl wegen der leichten Verstocklichkeit des Rennthierhaares und wegen der Werthschätzung, welche die Ratten diesem Material erweisen, sich davon fernhielten. In neuerer Zeit wird noch das Sonnenrosenmark als Tragkörper in Rettungsgürteln empfohlen, aber wir werden in Folgendem sehen, welches seine Vortheile sind.

Als neueste Errungenschaft tritt die unter dem Namen Kapok bekannte Pflanzenfaser, welche unter No. 108314 als Tragkörper patentirt wurde, in Wettbewerb.

Die Kaiserl. physikalisch-technische Reichsanstalt hat über die Eigenschaften der drei letztgenannten Materialien Untersuchungen angestellt, aus denen als wichtige Ergebnisse das Folgende hervorzuheben ist:

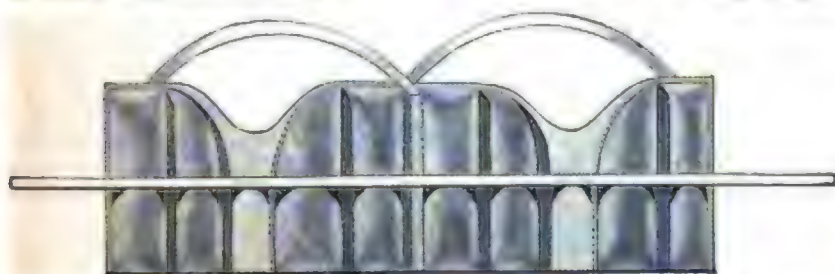
»Beim Eintauchen in das Wasser wurden charakteristische Erscheinungen beobachtet. Aus dem Beutel mit »Sonnenrosenmark« trat sofort eine grosse Menge Luftblasen aus; es blieben aber solche auch zwischen den Stücken des Markes mit Zähigkeit hängen und lösten sich auch nicht bei kleinen Bewegungen im Wasser. Aus dem Rennthierhaar peilten kleinere Luftblasen in langsamer Aufeinanderfolge heraus; nach einiger Zeit hörte dies zwar auf, bei jeder leichten Bewegung aber kamen selbst nach mehreren Stunden immer noch einige Blasen zum Austritt, namentlich, wenn der Beutel etwas der Oberfläche des Wassers näher gebracht wurde. Der mit Kapok gefüllte Beutel liess gar keine oder nur ganz wenige kleine Blasen entweichen.

Beim Herausnehmen aus dem Wasser zeigte sich das Sonnenrosenmark merklich aufgequollen und in einen schwammigen fast breiartigen Zustand übergegangen; auch der mit Rennthierhaar gefüllte Beutel war stärker aufgebläht, als er es vor dem Eintauchen gewesen war; der mit Kapok gefüllte hatte dagegen im feuchten Zustande unter dem Druck des Wassers und dem des Drahtgestelles ein etwas, wenn auch nicht beträchtlich geringeres Volumen angenommen, als er vor dem Eintauchen hatte.

Dieses kleinere Volumen behielt er auch nach dem Trocknen und erhielt dabei eine gewisse oberflächliche Steifigkeit, doch genügte ein leichtes Kneten in der Hand, um das ursprüngliche Volumen und die Weichheit sogleich wieder herzustellen. Das Sonnenrosenmark schrumpfte beim Trocknen wieder zusammen und zwar so stark, dass es nur etwa $\frac{1}{2}$.

des ursprünglichen Raumes einnahm. Bei nochmaligem Eintauchen quoll es wieder auf, aber nicht mehr so stark, als beim ersten und schrumpfte beim darauffolgenden Trocknen noch etwas mehr zusammen, als das erste Mal, auf etwa $\frac{2}{3}$ des anfänglichen Volumens. Ein drittes Eintauchen und Trocknen schien dann keine merkliche Weiterschumpfung mehr zu bewirken.

Diese Erscheinungen lassen darauf schliessen, dass bei dem Sonnenrosenmark und dem Rennthierhaar das Wasser in die ganze Masse des Materials eindringt, einen Theil der darin enthaltenen Luft verdrängt bzw. verschluckt, einen anderen in den capillären Hohlräumen desselben einschliesst und verdichtet. Letzteres muss der Fall sein, weil bei allen Versuchen die Masse des eingezogenen Wassers erheblich grösser gefunden wurde, als der unmittelbare Verlust an Tragfähigkeit, was nicht der Fall sein könnte, wenn das der Wasseraufnahme entsprechende Volumen von Luft vollständig aus dem Materiale herausginge. Bei längerer Dauer der Eintauchung dringt das Wasser auch tiefer ein. Dem entsprach auch der Befund beim Öffnen der Beutel in noch äusserlich feuchtem Zustande; das Mark und das Haar waren durch und durch nass; das Kapok im Innern vollkommen trocken. —



(Fig. 1).

In den hier folgend vergleichend zusammengestellten Versuchsergebnissen über Tragfähigkeit und Trocknung bedeutet S. = Sonnenrosenmark, R. = Rennthierhaar, K. = Kapok.

•Versuch 2. •

7.—14. März 1898.

Füllung rund 10 g.

Inhalt der Beutel R. und K.

jewe. 410 ccm, S. ca. 520 ccm.

Stunden, nach dem Eintauchen	Relative Tragfähigkeit		
	S.	R.	K.
$\frac{1}{4}$	33,3	20,3	37,3
24	25,6	17,3	36,4
48	22,3	15,8	35,8

Stunden nach dem Heraus- nehmen	Relativer Gehalt an auf- genommenem Wasser		
	S.	R.	K.
2	19,7	7,4	0,9
24	15,7	4,2	—
2,24	10,3	1,4	—
3,24	7,2	0,6	—
4,24	4,9	—	—
5,24	2,9	—	—

Das Gutachten schliesst mit dem Résumé: •Aus den mitgetheilten Versuchsergebnissen lassen sich folgende allgemeine Schlüsse ziehen: Unter den drei Materialien ist das Sonnenrosenmark trotz seiner hohen Tragfähigkeit in ganz frischem Zustande, das am wenigsten geeignete. In Folge starker Wasseraufnahme sinkt seine Tragfähigkeit schon nach kurzer Dauer der Eintauchung sehr erheblich und bleibt alsdann auch nach dem Wiederaustrocknen beträchtlich geringer, als sie anfänglich war. Die Abnahme wiederholt sich bei erneutem Eintauchen und Austrocknen und erreicht allmählich die Hälfte der ursprünglichen Tragfähigkeit. Die grosse Masse des aufgesogenen Wassers bedarf sehr langer Zeit zum Verdunsten und legt die Gefahr der Zerstörung des Markes durch Fäulniss sehr nahe.

Das Rennthierhaar besitzt bei der günstigen Dichte der Packung, 1 g auf etwa 50 ccm, eine Tragfähigkeit, die der

des frischen Sonnenrosenmarkes nur wenig nachsteht und verliert dieselbe nicht durch mehrmaliges Eintauchen und Wiederaustrocknen. Im Uebrigen zeigt es aber dasselbe Verhalten, wie das Mark, allerdings in wesentlich geringem, an sich aber noch sehr beträchtlichem Grade.

Das Kapok zeigt dieses ungünstige Verhalten in kaum noch merklichem Betrage, seine Tragfähigkeit bei günstigster Dichte der Packung 1 g auf etwa 40 ccm, übersteigt die des frischen Sonnenrosenmarkes noch um etwa $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$, und erleidet beim Eintauchen und Wiederaustrocknen keine nachweisbare Veränderung. Es hat somit weitaus die günstigsten Eigenschaften. •

Während also Sonnenrosenmark und Rennthierhaar ihre Tragfähigkeit allmählich verringern, bleibt dieselbe beim Kapok beinahe unveränderlich, und während Sonnenrosenmark kaum und Rennthierhaar langsam die enorme Menge des aufgesaugten Wassers abgeben, nimmt das Kapok nur ganz minimale Mengen an, die sehr schnell sich verflüchtigen. Bei seiner enormen Tragfähigkeit sind natürlich nur sehr geringe Mengen Kapok erforderlich, um die vorschrittmässige Tragfähigkeit der Rettungsgürtel herzustellen, und thatsächlich wiegt ein Gürtel für 8 kg Tragfähigkeit knapp 0,700 kg, für 11 kg = 1 kg,

also Gewichte, die den Träger absolut nicht hindern, und da diese Rettungsgürtel (Fig. 1) weich sind und wenig aufliegen, dabei fest am Körper anliegen und Arm wie Schultergelenk völlig frei lassen, so kann jede Arbeit in diesen Gürteln geleistet werden, und sie können in der »Seelenretter« benannten Form (Fig. 2) gleichzeitig als weiche angenehme Kopfpolster dienen. Sie dienen also nicht nur der Unfall-Verhütung, sondern dem höheren Princip, der Unfall-Vorbeugung.

Das Gewicht und das Volumen an Kapok, welche zur Herstellung der vorschrittmässigen Tragfähigkeit erforderlich sind, lassen sich übrigens ohne Weiteres als Brust- und Rückenpolster in Kleidungsstücken (Fig. 3) der Westen- oder Jacketform unterbringen. Werden diese Kleidungsstücke mit salzwasserdichtem Bezug versehen, so erfüllen sie gleichzeitig drei Zwecke, nämlich Schutz gegen die Kälte, gegen die Nässe und als Rettungskörper, und da sie absolut nicht theuer sind, so dürfte ein Mehraufwand gegenüber der Beschaffung dreier Gegenstände nicht vorliegen.

Die Kaiserl. Marine, welche die Kapok-Rettungsgürtel bereits eingeführt hat, ist in Versuche mit den Rettungs-

Regenkleidern eingetreten, und dieselben dürften allmählich die Gürtelform zu verdrängen bestimmt sein, denn es ist ein grosser Unterschied,



(Fig. 2).



(Fig. 3).

ob jeder Mann jederzeit mit einem Rettungsmittel angethan ist, oder ob solcher im Falle der Gefahr erst hervorgeholt und angelegt werden soll. Uebrigens ist jeder Kapok-Rettungsgürtel und jedes Kapok-Rettungskleid derartig austalancirt, dass der damit Bekleidete aufrecht im Wasser treibt, also athmen und sich bemerkbar machen kann, ein Fortschritt, der mit Korkkörpern unmöglich zu erreichen ist, da diese Gürtel überall voll mit Kork gefüllt werden müssen, um die vorchriftsmässige Tragfähigkeit zu erreichen.

Für Deutschland hat die Firma A. Baswitz, Berlin, das alleinige Recht Kapok-Rettungskörper herzustellen, für Grossbritannien hat die Fabrik Steedman & Mc. Alister, Glasgow, die alleinige Lizenz erworben.

Deutscher Nautischer Verein.

Siebentes Rundschreiben.

Kiel, den 3. Februar 1900.

I. Vereinstag. Diesem Rundschreiben liegt die Tagesordnung für den am 26. und 27. Februar in Berlin abzuhaltenden Vereinstag bei.

II. Befeuern des Fehmarnbelts. Der Nautische Verein zu Lübeck stellt folgenden Antrag:

„Der Deutsche Nautische Verein wolle den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten, sowie für Handel und Gewerbe für die in Aussicht gestellte Einrichtung eines kleinen Feuers von etwa 5 Seemeilen Sichtweite auf Staberhuk, wodurch eine Verbesserung der Beleuchtung des Fehmarnsundes bewirkt wird, danken, zugleich aber bitten die nöthigen Maassnahmen zur besseren Beleuchtung des Fehmarnbeltes noch einmal in Erwägung zu ziehen.“

Zur Begründung wird gesagt:

„Eine Verbesserung der Beleuchtung sowohl auf der deutschen Küste, auf Fehmarn, wie auf der dänischen Seite, auf Laland, erscheint dringend wünschenswerth, indem die Sicherheit eines erheblichen Theiles des Schiffsverkehrs dadurch gefördert wird. Wenn auch durch den jetzigen Stand der Beleuchtung noch kein Unfall vorgekommen ist, so ist ein solcher bei dem wachsenden Schiffsverkehr doch leicht möglich und es wird immer am besten sein, denselben nicht erst abzuwarten, sondern vorzubeugen.“

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, dürfte der Aeusserung des Oberseesamts, dass es sich empfiehlt, bei Puttgarden-Riff ein Feuerschiff auszulegen, beizupflichten sein. Es ist zuzugeben, dass ungünstige Wetter- und Eisverhältnisse zuweilen zwingen werden, das Schiff einzuziehen. Dieser Uebelstand zeigt sich aber auch bei allen anderen Feuerschiffen, beispielsweise auch bei dem Gjedser-Feuerschiff. Aufgewogen wird dieser zeitweilige Nachtheil aber dadurch, dass fast das ganze Jahr hindurch die Fahrt der Schiffe durch den Fehmarnbelt wesentlich erleichtert wird.

Andererseits hat das Oberseesamt darauf hingewiesen, dass die Errichtung eines Feuers an der Küste von Laland wünschenswerth sei. Es steht zu hoffen, dass die Königl. Dänische Regierung, welche in dieser Sache anzugehen sein würde, auf Ersuchen der Reichsregierung sich nicht ablehnend verhalten wird, da ein Feuer dort auch der dänischen Schifffahrt zu Gute kommen würde.“

Hiermit hat der Lübecker Nautische Verein den auf dem vorigen Vereinstage vom Kieler Nautischen Verein vertretenen Antrag wieder aufgenommen, welchen ich der Unterstützung der Nautischen Vereine etc. empfehle.

III. Der Seeschiffverein zu Danzig beantragt, dass auf die Tagesordnung die Berathung über die Errichtung von Nebelsignalen bei Memel, Pillau und der Birschtwischen Ecke, Verbesserung des Nebelsignals zu Neufahrwasser gesetzt werde.

Zur Begründung wird angeführt, dass nach zwanzigjährigen Durchschnittswerthen die preussischen Küsten die gleiche Anzahl von Tagen mit Nebel haben wie die pommerischen und zwei Drittel der Nebeltage von Borkum. Weiter wird bemerkt:

„Gleichwohl existirt gegenüber derartigen Einrichtungen an den westlichen Gewässern unseres Vaterlandes an der über 150 Seemeilen langen Küstenstrecke von Nimmersatt bis Neufahrwasser kein akustisches Signal, welches geeignet ist, bei dickem Wetter dem Seemann Aufschluss über die Position seines Schiffes zu geben, so dass die Auffindung der Häfen von Memel und Pillau ganz vom Zufall abhängt. Auch bleibt diesem ein zu grosser Spielraum bei Auffindung der Einfahrt nach Neufahrwasser, da das Nebelsignal auf der Ostmole nur unter den günstigsten Umständen, wie flauer südlicher Wind, bis zur schwarzen Tonne gehört werden kann, aber kein Fall bekannt ist, in dem es bei der Anseglungstonne, die nur $\frac{1}{2}$ Seemeile von der Mole liegt, gehört worden ist.“

In Anbetracht des Aufschwungs im Verkehr auch in den östlichen Gewässern und zur Sicherung eines den Ansprüchen der Zeit entsprechenden, schnellen, regelmässigen und von Wetter so viel wie möglich unabhängigen Verkehrs, hält es der Seeschiffer-Verein für nothwendig, dass auf den Molen von Memel und Pillau kräftige akustische Signale errichtet werden und dass das auf der Rbede von Neufahrwasser bestehende Nebelsignal so verbessert werde, dass es auf grössere Entfernung gehört werden kann, und betont, dass damit nicht nur der Seeschifffahrt, sondern auch besonders der emporblühenden Hochseefischerei wesentliche Dienste geleistet würden.

Der Seeschiffer-Verein lenkt ferner die Aufmerksamkeit auf die Birschtwischen Ecke im kurischen Haff. Den gesteigerten Forderungen des wachsenden Binnenverkehrs wird durch Errichtung eines Leuchtfuers auf jenem Punkte Rechnung getragen. Der Seeschiffer-Verein begrüsst diese Einrichtung mit grosser Freude, kann aber nicht umhin, dem Wunsche Ausdruck zu geben, dass zugleich mit dem Leuchtfuer auch ein Nebelsignal dort errichtet werde, dessen mit dem Leuchthurm gleichzeitige Einrichtung mit verhältnissmässig geringen Kosten herzustellen sein und einem längst gefühlten Bedürfniss der Haffschifffahrt abhelfen würde.“

IV. Fahrzeit vor dem Steuermanns-Examen. Zum Antrag des Hamburger Nautischen Vereins äussert sich die „Concordia“ in Elsfleth folgendermassen:

„Eine Abschaffung der bisherigen Vorschrift, dass jeder Steuermannsprüfling vor Ablegung der Prüfung den Nachweis zu erbringen hat, während 12 Monate als Vollmatrose auf Segelschiffen gefahren zu haben, muss in allen Kreisen, welche mit Segelschiffen zu thun haben, die ernstesten Bedenken erregen. Ein Seemann, der seine Matrosenzeit nur auf Dampfern zurückgelegt hat, ist mit der Praxis der Segelschifffahrt nicht vertraut und kann in kritischen Fällen zur Vermeidung einer Collision, weder die Segelstellung noch die Wirkung einer solchen auf die Fahrt des Seglers beurtheilen. Er weiss in solchen Fällen, wo es doch meist auf schnelle Entscheidung ankommt, nicht zu beurtheilen, ob der Segler beim Winde, mit raumem Winde, oder mit Wind mehr achterlicher als dwars steuert, weil ihm

Segelmanöver usw. vollständig ungeläufig sind. Es liegt auf der Hand, dass unter solchen Umständen das Strassenrecht auf See schwer nothleidend werden muss, weshalb sich die »Concordia« der betreffenden Resolution des Hamburger Nautischen Vereins nicht anzuschliessen vermag.

Wie wichtig zur Ausbildung des eigentlichen Seemanns die Fahrt auf Segelschiffen ist, zeigt auch das Vorgehen des Norddeutschen Lloyd, auf dessen Schulschiffen die Jungen bzw. Cadetten erst 36 Monate die Segelschiffahrt erlernen sollen, bevor sie auf Dampfern in Dienst genommen werden. Die Jungen fahren dann auf Dampfern, bevor sie die Steuermanns-Prüfung ablegen, nur noch zwölf Monate als Matrosen und haben also drei Viertel der zu ihrer Ausbildung nöthigen Fahrzeit auf einem Segelschiff zugebracht.

Nach Ansicht der »Concordia« muss eine Einrichtung, wie sie der Hamburger Nautische Verein will, die Gefahren der See- und besonders die Collision Gefahr der Schiffe ganz ausserordentlich vermehren, weshalb sie sich gegen eine Abänderung der bisherigen Bestimmungen (vergl. Verordnung vom 6. August 1887) in Betreff der vor der Steuermanns-Prüfung zurückzulegenden Fahrzeit ausspricht.

Der Nautische Verein zu Hamburg zieht nunmehr seinen gestellten Antrag zurück, da derselbe Angesichts der neuerdings in Aussicht stehenden Einrichtung von deutschen Schulschiffen es für zweckmässig hält, zur Zeit von einer weiteren Besprechung dieses Gegenstandes abzusehen und abwarten will, welche Erfahrungen mit den neuen Bestrebungen gemacht werden und inwieweit dadurch dem Mangel an See- und Steuerleuten abgeholfen werden wird.

General-Versammlung des Vereins der Rheder des Unterwesergebiets.

Der Verein der Rheder des Unterwesergebiets hielt in Bremen am 30. Januar seine General-Versammlung unter dem Vorsitz des Herrn Geo Plate ab. Aus dem Jahresbericht ist hervorzuheben:

Der Deutsche Verein für internationales Seerecht hat Fragen des Anseegelungsrechts, sowie der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth beraten und ist insbesondere auf einer im Juli zu London abgehaltenen, von neun seefahrenden Nationen beschickten Konferenz des Comité Maritime International zur Verhandlung über die Rechtsfolgen eines Zusammenstosses von Schiffen durch beiderseitiges Verschulden, sowie über die Begrenzung der Haftpflicht des Rheders vertreten gewesen.

Die Konferenz hat die Bildung eines internationalen Seerechtes, wenn auch eine Gesetzgebung noch nicht in Aussicht steht, insofern wesentlich gefördert, als einstimmig anerkannt wurde, dass die Rheder der durch beiderseitiges Verschulden zusammengestossenen Schiffe für den Schaden am Schiff nach dem Grade des ihrem Schiffe zur Last fallenden Verschuldens aufzukommen haben und dieser Grundsatz auch auf die Ansprüche der Ladungseigenthümer anzuwenden sei; ferner wurde hinsichtlich der Haftpflicht des Rheders die Regel, dass er sich wahlweise durch Abandonirung von Schiff und Fracht oder durch Zahlung einer nach der Tonnage bemessenen Geldsumme befreien könne, von allen ausser den englischen Delegirten aufgestellt. Es wird neben der Herbeiführung der gesetzlichen Festlegung dieser Grundsätze eine wichtige Aufgabe jener Vereinigungen sein, für den Schutz des Privateigenthums auf See, der, ganz abgesehen von den Erfahrungen der letzten Zeit, noch viel zu wünschen übrig lässt,

zu wirken. Der Gegenstand steht auch auf der Tagesordnung des auf Ende Februar berufenen Vereinstages des Deutschen Nautischen Vereins; wir sind ersucht worden, einen Correferenten für diese Verhandlung zu bestellen; zu unserer Dankverpflichtung hat Herr Syndicus Dr. Nebelthau sich bereit erklärt, als solcher zu fungiren.

Die Erwägungen wegen der Einsetzung eines ständigen Schiedsgerichts für Collisionssachen in Bremen sind noch nicht zum Abschluss gelangt, und zwar angesichts gewisser Bedenken, die namentlich wegen des Mangels zeugeneidlicher Vernehmungen in der in Hamburg bereits bestehenden entsprechenden Einrichtung von betheiligten Kreisen dagegen vorgebracht sind. Zunächst wird es sich empfehlen, abzuwarten, wie sich das Verfahren in Hamburg bewährt.

Ueber die Entwicklung der auf dem vorjährigen Vereinstage des Nautischen Vereins beratenen Angelegenheiten im Laufe des Berichtsjahres ist Folgendes zu berichten: Nach dem Wunsche des Nautischen Vereins ist die Frist, binnen welcher die Festsetzung des Tarifs für die Canalgebühren im Kaiser Wilhelm-Canal dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrathe überlassen bleibt, durch Reichsgesetz vom 20. Juni 1899 bis zum 30. September 1902 erstreckt worden. Zur Revision des Gebührentarifs haben im November Berathungen zwischen Vertretern der Behörden und der Handels- und Schifffahrtskreise stattgefunden; von den Bremer Vertretern wurde hierbei die Forderung eines Staffeltarifs wiederum lebhaft verfochten mit der Begründung, dass die Zeitersparniss gegenüber dem Wege um Skagen um so geringer ist, je weiter der in Betracht kommende Hafen vom Kaiser Wilhelm-Canal entfernt liegt, und also nur durch das richtige Verhältniss der Kosten der Canalbenutzung zu dieser Zeitersparniss erreicht werden kann, dass der Weg durch den Canal vorgezogen wird und seine Rentabilität grösser als bisher wird.

Eine internationale Festlegung bestimmter Dampfer-routen hatte der Deutsche Nautische Verein für den Verkehr zwischen europäischen und nordamerikanischen Häfen als wünschenswerth bezeichnet, und die weitere Behandlung des Gegenstandes einer Commission übertragen. Diese Commission hat im Juli zu Kiel eine Sitzung abgehalten, in der wir durch einen Delegirten vertreten waren, und beschlossen, die Einsetzung eines Secretariats zur Sammlung von Material für die Beurtheilung der Frage zu empfehlen und zunächst die Secwarte um Einsendung des ihr zur Verfügung stehenden Materials zu ersuchen. Letzteres ist geschehen; die Angelegenheit soll auf dem kommenden Vereinstage weiter beraten werden.

Wegen der Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute hat im vergangenen Jahre eine Konferenz der Directoren der Navigationsschulen stattgefunden, deren Beschlüsse demnächst der Regierung vorgelegt werden sollen.

Die im letzten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins erörterten Fragen über die Ausbildung der Maschinisten werden von der Regierung weiter verfolgt.

Der Wunsch des Deutschen Nautischen Vereins wegen anderweitiger Gestaltung der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute und Schaffung einer seemannischen Witwen- und Waisenversorgung ist durch den § 11 des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 erfüllt worden. Danach kann der Seeberufsgenossenschaft gestattet werden, unter ihrer Haftung eine besondere Einrichtung für die Invalidenversicherung derjenigen Personen zu begründen, die in den zur Genossenschaft gebörenden Betrieben beschäftigt werden; die Gestattung ist davon abhängig, dass zugleich für die Hinterbliebenen der versicherten Personen eine Witwen- und Waisenversicherung begründet wird. Die Schritte, welche die Seeberufsgenossenschaft zur Ausführung dieser Bestimmung gethan hat, sind noch nicht an die Oeffentlichkeit gekommen.

Auf dem bevorstehenden Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins werden in erster Linie die seit kurzem vorliegenden Entwürfe einer revidirten Seemannsordnung, eines Gesetzes über die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, eines Gesetzes, betreffend Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches und eines Gesetzes betreffend die Stellenvermittlung für Schiffleute stehen. Konnten diese Gesetzesentwürfe im Allgemeinen zustimmend begrüsst werden, so hat uns, abgesehen von Einwendungen gegen einzelne neue Bestimmungen der Seemannsordnung, der Vorschlag, die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auf straffällige Seeleute auszu dehnen, schon im Juni Anlass geboten, erhebliche Bedenken dagegen, insbesondere wegen der Schwierigkeit der Bewachung der Gefangenen zu erheben und den Deutschen Nautischen Verein zu ersuchen, gegen das Gesetz Stellung zu nehmen. Der jetzt vorliegende Entwurf hat durch Beschränkung der Verpflichtung des Schiffers auf die Mitnahme nur eines Straffälligen und die Befreiung von dieser Verpflichtung überhaupt, wenn die Mannschaft nicht mindestens aus sechs Personen besteht, jene Bedenken allerdings etwas vermindert, aber keineswegs gehoben.

Bei der Schiffsjungemeldestelle, die vom Seemannsheim durch den Hausvater, Capitän Kampmeier, verwaltet wird, sind im vergangenen Jahre 193 Jungen angemeldet, davon wurden angestellt 151 und zwar auf Seglern 56, auf Dampfern in grosser Fahrt 95. 10 Jungen wurden vor der Anstellung abgemeldet oder erschienen nicht bei der Einberufung.

Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (1899.)

Der Verein steht am Schlusse seines 17. Geschäftsjahres und umfasst 424 Mitglieder, darunter 1 Ebreomitglied, 416 ordentliche und 7 ausserordentliche Mitglieder. Im Laufe des Jahres sind neu eingetreten 25 ordentliche und 1 ausserordentliches Mitglied. Ausgetreten sind 7 und ausgeschieden nach § 16 des Statuts 9 Mitglieder. Verstorben sind 11 Mitglieder. Unter diesen Verstorbenen betrauert der Verein, wie auch der »Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine« den Verlust seines mehrjährigen Vorstandsmitgliedes Capitän Richard Landerer, welcher nach längerem schweren Leiden am 15. April d. J. verschied. Der Tod des allerseits verehrten Mannes, der durch seine umfassenden Kenntnisse, seine klare Anschauungsweise und Wiedergabe derselben in Wort und Schrift in nautischen Kreisen besondere Anerkennung erfahren, hat überall schmerzlich berührt. Der Verein sowohl, wie der Verband werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Im Laufe des Geschäftsjahres wurden 34 Versammlungen, darunter 2 General-Versammlungen und 1 ausserordentliche General-Versammlung abgehalten. Die Sitzungen fanden vom October bis Mai allwöchentlich und während der Sommermonate am 1. und 3. Mittwoch eines jeden Monats statt.

Au den Sitzungen des Vereins theilten sich durchschnittlich 25 Mitglieder, die am stärksten besuchte zählte 56, die am schwächsten besuchte 16 Mitglieder. Als Gäste nahmen an den Sitzungen während des Jahres 35 Personen Theil. Drei gesellige Zusammenkünfte fanden im Laufe des Jahres statt, je eine im Herbst und Winter mit Damen und das Stiftungsfest.

Wie alljährlich wurden auch im verflossenen Jahre dem Verein verschiedene Erfindungen auf dem Gebiete des Rettungswesens, sowie auf maschinellern Gebiete vorgeführt.

Ueber Fragen, das gemeinsame Interesse betreffend, fand mit den Verbandsmitgliedern mehrfach ein brieflicher Austausch statt.

Dem im verflossenen Jahre ins Leben gerufenen »Deutschen Flottenverein« ist eine beträchtliche Anzahl Mitglieder beigetreten.

In der Januar- bzw. Juli-General-Versammlung blickten der 1. Vorsitzende Woitschewski und der 1. Schriftführer Lewens auf eine zehnjährige Thätigkeit im Amte zurück. Der Verein hat, in dankbarer Anerkennung der mühevollen Dienstleistung, Veranlassung genommen, diese Tage für die beiden Vorstandsmitglieder zu Ehrentagen zu gestalten; es wurden denselben als äusseres Zeichen der Dankbarkeit entsprechende Geschenke überreicht.

An der Feier des 150jährigen Bestehens der Hamburger Navigationsschule am 30. September d. J. haben die Mitglieder des Vereins, als in erster Linie derselben nahestehend, zahlreich theilgenommen.

Am 13. und 14. Februar d. J. wurde in Berlin der 6. Verbandstag des »Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine« abgehalten, zu welcher Sitzung der Verein die Herren Capitane Woitschewsky und Opitz als Delegirte und als Schriftführer den 1. Schriftführer des Vereins abordneten. Dort wurde nach Erledigung der Tagesordnung über die Aufnahme solcher See-Steuerleute verhandelt, die im Besitze eines Schiffer-Patentes auf grosse Fahrt sind, als ordentliche Mitglieder in den Seeschiffer-Vereinen.

Mit der Geschäftsführung des Verbandes für das laufende Jahr wurde wiederum unser Verein betraut.

Der Verein beschäftigte sich im verflossenen Geschäftsjahre mit folgenden Gegenständen: Witwen- und Waisen-Versorgung der Seeleute; Erlass einer Localverordnung für die Elbe, bezüglich des Ausweichens der kleinen Segelfahrzeuge grösseren Seeschiffen gegenüber; Aufnahme solcher See-Steuerleute, die im Besitze eines Schifferpatentes auf grosse Fahrt sind, als ordentliche Mitglieder in den Seeschiffer-Vereinen. Hierzu heisst es im Berichte: Diese Angelegenheit, welche auf dem diesjährigen Verbandstage als Antrag eingebracht wurde, wurde seitens der zum Verbande gehörenden Vereine angenommen.

In unserem Verein wurde diesem Antrage bereits in einer Sitzung des Monats März im Princip zugestimmt. Verschiedene Beweggründe sprachen für die Annahme.

Einerseits drängt uns die Zeit, unserem Nachwuchs näher zu treten, welcher durch die 1. Steuerleute vertreten wird, andererseits wird die Anzahl der Schiffe durch die wachsende Grösse derselben immer kleiner und dadurch die Aussicht auf die Führung eines Schiffes für die 1. Steuerleute stetig geringer, und schliesslich wird durch die Erlangung der Mitgliedschaft ein weit besseres Verhältniss zwischen dem Schiffsführer und 1. Steuermann angebahnt werden.

Für die Aufnahme sollen aber nur active 1. Steuerleute in Betracht kommen.

Durch die Annahme dieses Antrages wurde eine Aenderung des Vereins-Statuts nothwendig, was in der Juli-General-Versammlung und in einer darauf folgenden ausserordentlichen General-Versammlung Erledigung fand.

Seelootsewesen vor der Elbe; Gesetzeserweiterung des Heim-schaffungsgesetzes in Ansehung straffälliger Seeleute; Schulschifffrage; Möglichste Vereinfachung in der Lichterführung sämtlicher Fischerfahrzeuge.

Der Bericht schliesst mit folgenden Worten: Mit der Abgabe dieses Berichtes stehen wir an der Jahrhundertwende, es erscheint uns daher ein flüchtiger Rückblick auf das hinter uns liegende Jahrhundert wohl angebracht.

Unter den mannigfachen Fortschritten und Veränderungen, welche dasselbe gebracht hat, ist wohl einer der hervorragendsten, der staunenswerthe und die geahnte Aufschwung, welchen

die Deutsche Handelsschiffahrt genommen hat, und wenn nun der Deutsche Seeschifferstand einen Theil dieser Entwicklung als sein Verdienst mit in Anspruch nimmt, so wird das Niemand als unbescheiden hinstellen wollen.

Wie sich die Deutsche Seeschiffahrt im verflossenen Jahrhundert aus bescheidenen Anfängen zu einer der einflussreichsten, sowie achtunggebietenden Höhe emporgeschwungen hat, so hat auch unser Verein, der vor nunmehr 17 Jahren mit einer kleinen Zahl von Mitgliedern gebildet wurde, sich kräftig entwickelt, und darf auf die errungenen Erfolge mit Genugthuung zurückblicken.

Möge dem Verein nun auch im neuen Jahrhundert ein stetiges Wachsen und Gedeihen vergönnt sein, und er zum Nutzen und Frommen seiner Mitglieder im Besonderen, wie auch zur Förderung der Seeschiffahrt im Allgemeinen, seinen Platz behaupten.

Schiffbau.

Gauaufträge. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hansa« hat beschlossen, für die Erweiterung und Stärkung des Betriebes mit Indien, insbesondere Calcutta, fünf Dampfer in Bau zu geben und das Grundcapital der Gesellschaft um fünf Millionen Mark zu erhöhen.

Stapellauf. Am 31. Januar lief der auf der Klawittersehen Werft Danzig erbaute stählerne Dampfer »Emmy« vom Stapel. Derselbe ist 47,3 m lang, 7,62 m breit und 4,04 tief. Die Maschine arbeitet mit 300 ind. Pferdekraften; sie soll dem Dampfer eine Geschwindigkeit von 9 1/2 Knoten geben.

Stapellauf. Am 31. Januar lief auf der Werft der Herren Furness, Withy & Co., Hartlepool, ein grosser Passagierdampfer für den Norddeutschen Lloyd glücklich vom Stapel. Der Neubau, der den Namen »Marburg« erhielt, hat eine Länge von mehr als 400' und ein Displacement von 12900 T. Mit allen Errungenschaften der Neuzeit in Bezug auf praktische und moderne Lösch- und Ladeeinrichtungen versehen, verfügt der Dampfer über umfangreiche Zwischendecks-Passagiereinrichtungen zum Transport von chinesischen Passagieren.

Stapellauf. Am 1. Februar fand auf der Werft der Herren John Priestman & Co. in Sunderland der Stapellauf des für die Firma A. C. de Freitas & Co. in Hamburg für deren La Plata-Linie erbauten Dampfers »Sevilla« statt. Der für dieselbe Firma bei den Herren Swan & Hunter in Wallsend o/Tyne erbaute Dampfer »Dacia« macht am 15. d. M. seine Probefahrt, um darauf in derselben Linie am 28. Februar ab Hamburg seine Reise anzutreten.

Probefahrt. Der von der Helsingörs Eisenschiffs- und Maschinenbauerei für Rechnung der Russisch-Baltischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Riga neuerbaute Dampfer »Katie« machte am 31. Januar seine Probefahrt im Sunde, die zur vollständigen Zufriedenheit des die Fahrt mitmachenden Rheders ausfiel. Das Schiff ist 290' 0" × 42' 6" × 20' 7 1/2", mit dreifacher Expansionsmaschine mit Oberflächen-Condensation versehen. Während der Probefahrt indicirte die Maschine normal 900 PS., womit eine Geschwindigkeit von 9 1/2 Knoten erreicht wurde, bei einem Kohlenverbrauch von 0,61 kg pr. I. P. S.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Am Donnerstag, den 22. Februar beginnt in Bremen die Prüfung zum Seeschiffer für grosse Fahrt; hieran schliesst sich eine Sonderprüfung in Maschinenkunde und Schiffbautechnik. Anmeldungen bis zum 15. Februar nimmt der Director der Seefahrtsschule. Herr Professor Dr. Schilling entgegen.

Prüfungswesen. Die nächsten Prüfungen für Schiffer auf grosser Fahrt beginnen

in Grabow a. O. am 6. März d. J.

» Danzig » 22. » »

» Barth » 26. » »

die nächste Prüfung für Seesteuerleute

in Stralsund am 5. April d. J.

Im Anschluss an jede der erwähnten Schifferprüfungen wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde, im Anschluss an die Seesteuermannsprüfung in Stralsund eine Prüfung in der Gesundheitspflege an Bord auf Kauffahrteischiffen stattfinden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt der Königl. Navigationsschul-Director Herr Holz in Danzig entgegen.

Grossbritannien's Schiffsverkehr im Jahre 1899. Der Tonnengehalt der Schiffe, welche im Laufe des Jahres 1899 aus fremden Ländern und britischen Besitzungen kamen und in den Häfen von Grossbritannien und Irland mit Ladung eingingen, belief sich auf 36 224 248 R.-T. gegen 34 515 804 R.-T. im Jahre 1898; der Tonnengehalt derjenigen Schiffe, welche mit Ladung ausgingen, betrug 43 031 081 R.-T. gegen 39 462 642 R.-T. im Jahre 1898. Im Küstenverkehr sind im Jahre 1899 Schiffe mit einem Gesamttonnagehalt von 31 004 547 R.-T. gegen 30 914 274 R.-T. im Vorjahre einklarirt und Schiffe mit einem Gesamttonnagehalt von 30 608 392 R.-T. gegen 30 504 091 R.-T. im Jahre 1898 ausklarirt worden.

Riga's Schiffsverkehr im Jahre 1899. Im Jahre 1899 sind in den Riga'schen Hafen im Ganzen 3996 Schiffe eingelaufen. Hiervon kamen aus dem Auslande 1579, aus anderen russischen Häfen 618 und aus den Küstenortschaften 1799 Schiffe. Es trafen ein mit Waaren 3334 und mit Ballast 662 Schiffe. Ihrer Nationalität nach zerfällt die genannte Anzahl von Schiffen in 2521 russische, 381 englische, 371 deutsche, 321 dänische, 142 schwedische, 125 finnländische, 120 norwegische, 6 holländische, 3 belgische, 2 italienische, 2 französische, 1 österreichisches und 1 spanisches. Mit Ballast verhiessen den Hafen 205 Schiffe, während die übrigen Waaren geladen hatten.

Die geographischen Ergebnisse der belgischen Südpolar-Expedition fasst Dr. Cook in einem Aufsatz des »Century Magazine« wie folgt zusammen: »Die Arbeit der ersten beiden Wochen gipfelte in der Entdeckung der Meeresstrasse, die während der Sommermonate von der Bransfieldstrasse 320 km südwestlich bis in ein unbekanntes Gebiet des südlichen Eismeres für die Schifffahrt völlig frei ist. Diese Meeresstrasse hat nach unserm Schiffe den Namen Belgica-Strasse erhalten. Im Osten der Bransfield-Strasse entdeckten wir ein hohes zusammenhängendes Land, das mit dem als Graham-Land bezeichneten Gebiete in Zusammenhang steht. Wir taufte es zum Gedächtniss an einen unserer Gefährten, der während der langen Trift im Packeise starb, Dankoland. Das Land westlich dieser Strasse wird durch mehrere Canäle in Inseln getrennt, die wir zu Ehren des Capitans Palmer, des amerikanischen Seefahrers, der als erster aller Menschen den Aussenrand dieses Landes gesehen hat, Palmer-Archipel benannten. In den Gewässern der Belgica-Strasse liegen etwa 100 Inseln und

Inselgruppen verstreut, von denen nur etwa 50 von wesentlicher Grösse sind. Die Inseln, Vorgebirge, Buchten, Hochländer und Gebirge werden meist nach belgischen Freunden der Expedition benannt werden, aber auch andere hervorragende Forscher werden nicht vergessen werden; z. B. sind die zwei Inseln nach Nansen und Andrée und ein Canal nach dem berühmten Hamburger Meteorologen Neumayer benannt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 5. Februar. Nach Verlesung der Tagesordnung des 31. Vereinstages und des siebenten Rundschreibens des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein, referirt ein Mitglied über den Inhalt der in voriger Sitzung dem Verein übersandten Broschüre »Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe«, verfasst vom Mitgliede Amtsrichter Dr. Schaps. Sodann wird zur Tages-Ordnung »Seemannsordnung« geschritten. Zum § 5 Abs. 4 greift eine lebhafte Debatte Platz. Es handelt sich, laut Entwurf, um die Anschauung, dem Bundesrath zu überlassen, dass und inwieweit als Schiffsleute nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche nach Untersuchung ihres körperlichen Zustandes für den zu übernehmenden Dienst geeignet sind. Hiergegen protestiren mehrere Mitglieder, weil sie in einer solchen Bestimmung den Anfang der Verstaatlichung des Schifffahrtsgewerbes sehen; sie beantragen statt »Bundesrath« — »Seeburgenossenschaft« zu setzen. Der Antrag wird mit Stimmenmehrheit angenommen. Dann kommt es bei § 16 zu Meinungsverschiedenheiten. Derselbe lautet: »Die Abmusterung besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältniss ausscheidenden Mannschaft vor einem Seemannsamte.« Der Zusatzantrag »sofern ein solches (Seemannsamt) am Platze ist,« wird nach längerer Discussion angenommen. Bis zum § 25 werden die Abschnitte debattelös gutgeheissen. Zum § 25 Abs. 1 wird der Antrag eingebracht »die Gültigkeit des Heuervertrags ist durch schriftliche Abfassung bedingt,« im Gegensatz zum Wortlaut des Entwurfes, der lautet: »Die Gültigkeit des Heuervertrags ist durch schriftliche Abfassung und durch den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung nicht bedingt. Der Antrag wird nach sehr eingehender Besprechung abgelehnt.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 7. Februar. Als Mitglied wird Herr Leitfarth, I. Officier D. »Luxor« aufgenommen. Eingegangen sind verschiedene Briefe von Brudervereinen und Antworten auf Einladungen zum Verbandstage. Die Schriftstücke werden verlesen. Als Ersatz für den leider noch unpässlichen ersten Vorsitzenden des Vereins wird als Delegirter zum Verbandstage Herr Capt. Jerchau gewählt. Zur Tagesordnung »Seemannsordnung«, spricht als Referent für dieses Thema zum Verbandstage, Herr Capt. Opitz. Die Paragraphen von 1 bis 56 incl. werden mit folgenden Ausnahmen in der Fassung des Entwurfs angenommen: § 5. Letzter Absatz statt »Bundesrath« »Seeburgenossenschaft«. § 16. 1. Abs. mit Bezug auf die Abmusterung vor einem Seemannsamte der Zusatz »sofern ein solches am Platze ist.« § 31, wo nur dann der Schiffsmann zwangsweise durch die Ortspolizei zum Dienste herangezogen werden kann, wenn sich am Platze kein Seemannsamt befindet, wird das Wort »oder« eingefügt, sodass beispielsweise auch dann die Ortspolizei in Anspruch genommen werden kann, wenn ein Seemannsamt am Ort ist, aber dasselbe z. Z. bereits geschlossen ist. Zu § 33 folgende Einfügung: »Ebenso wie der Schiffsmann sind mit

Ausnahme des ersten Maschinisten und des Arztes auch die Schiffsofficiere berechtigt, entsprechend der Höhe ihrer Gagen Ueberstunden zu fordern.« § 35 letzter Absatz fällt fort. § 56 in folgender Weise abgeändert: »Schiffsleute, welche erkrankt sind, beziehen für die Dauer der Dienstunfähigkeit ihre Heuer nicht weiter. Ausgenommen sind in Folge von Unfällen Erkrankte. Die auf diese Weise ersparte Heuer soll unter die Leute der nämlichen Kategorie vertheilt werden.«

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 1. Februar abgehaltenen ausserordentlichen Mitgliederversammlung wurden zunächst 5 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, während ein früher aus dem Vereine ausgeschiedener Herr wieder aufgenommen wurde. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Mitgliedern aus Lagos, Bremen, Altona und hier. Hierauf theilte der Vorsitzende mit, dass wiederum 2 hochgeehrte Mitglieder, Herr Capitän Willens und Steuermann Breiche verstorben seien. Die Versammlung ehrte das Andenken Beider in der üblichen Weise. Auf Antrag des Verwaltungsrathes wurde sodann über den Ausschluss eines Herrn verhandelt und dieser Ausschluss einstimmig genehmigt. Hierauf wurde in die Verhandlung über die Seemanns-Ordnung eingetreten. In § 52 wurde beschlossen, dass unter allen Umständen festzulegen sei, dass der Schiffsmann für eine Kürzung der Rationen eine Vergütung zu beanspruchen berechtigt sein sollte. Im § 53 soll aufgenommen werden, dass zu einer Untersuchung über Seetüchtigkeit des Schiffes oder Güte der Vorräthe Sachverständige nicht allein aus Capitänen, sondern auch aus Schiffsofficiere und Mannschaft auszuwählen seien. Im § 55 soll ausgedrückt werden, dass eine freie Vereinbarung nur insoweit zulässig ist, als für den Hafen der Ausreise der Hafen der Heuerung oder Anmusterung, nicht aber ein anderer Hafen, gewählt werden kann. Die Möglichkeit freier Vereinbarungen soll im § 52 dann ganz ausgeschlossen werden. Weiter soll dem Schiffsmann unter allen Umständen die Möglichkeit belassen werden, nach einem deutschen Hafen zurückzugelangen, wenn solches von ihm gewünscht wird. Im § 65 Ziffer 3 sollen die Worte »wegen Eishindernisses oder Beschädigung des Schiffes« gestrichen werden. Zum § 73 wurde eine Einfügung beschlossen, laut welcher der Schiffsofficier im Falle einer Zurückbeförderung solche in der Cajüte zu beanspruchen berechtigt sein soll. Im § 79 wurde einstimmig die Streichung der Bestimmung, laut welcher der Schiffsjunge der väterlichen Gewalt des Capitäns unterworfen sein solle, zu beantragen beschlossen. Besonders bemerkt wurde bei diesem Beschlusse, dass die anwesenden Capitäne, mit nur einer Stimmenenthaltung sich für die Streichung aussprachen. Im § 87 soll eingefügt werden, dass der Capitän die Eintragung der in Gemässheit der Vorschriften des § 86 getroffenen Verfügung dem Schiffsmann vorzulesen und letzterem auf sein Verlangen auch eine Abschrift der Eintragung auszuhandigen habe. Weitere Bemerkungen sind zur Seemannsordnung nicht zu machen; es wurde daher noch der Wortlaut des § 25, Abs. II, festgestellt, welcher lauten soll, dass die Vorschriften der Seemannsordnung jeder Abänderung durch Vertrag entzogen sein sollen. Hierauf wurde beschlossen, dass eine weitere evtl. nöthige Redigirung dem Verwaltungsrathe welcher zu diesem Zweck um 5 Mitglieder verstärkt wurde, überlassen bleiben solle. Der Vorsitzende wies hierauf auf die zu den 4 ausserordentlichen Mitgliederversammlungen, die sich mit der Seemannsordnung beschäftigt hätten, erschienenen besonders grosse Anzahl von Mitgliedern hin; der Besuch der Versammlungen hätte in jeder Weise der Wichtigkeit der Vorlage entsprochen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 7.

Hamburg, den 17. Februar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Nobel und die Schiffsleitung. — Treibende Wracks. — Handel der Vereinigten Staaten mit Cuba, Portorico, Hawaii und den Philippinen. — Schiffbau. — Seemannsverhandlungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Frachtenbericht. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Trotzdem 19 deutsche Handelscorporationen, darunter die drei hanseatischen Handelskammern, in einer Eingabe den Reichstag um Zustimmung des von der Reichsregierung eingebrachten **Flottenentwurfs** ersucht haben, konnte, ohne Widerspruch hervorzurufen, die Behauptung laut werden, die aus dem Volk kommenden Stimmen für die Vorlage seien entweder in einer Hurrahstimmung oder mit Rücksicht auf gelegentliche Ordensauszeichnungen gegeben worden. Man wird zugeben, dass weder die eine noch die andere Voraussetzung auf Mitglieder von Handelscorporationen zutreffen kann. Denn wo bleibt hier die sonst so gerne ins Feld geführte Anschauung vom klugabwägenden Kaufmann, der seine Entschlüsse nur mit Rücksicht auf die jeweiligen Interessen fasst? Eine verstärkte Kriegsmarine erfordert einen höheren Besatzungs-**etat**. Die zum Kriegsschiffsdienst eingezogenen Seelente werden naturgemäss dem Personal der Handelsmarine entzogen. Ein unangenehm fühlbarer Personalmangel herrscht aber schon gegenwärtig in der Handelsmarine. Wir erinnern an die Schulschiffsfrage. Mithin haben deutsche Rheder, als Mitglieder der eingangs erwähnten Handelskammern nicht als berechnende Geschäftsleute sondern als gute Patrioten gehandelt. Als weiteren Zeugen gegen die vorgebrachte ungerechtfertigte Behauptung

nennen wir den in Hamburg domicilirten »Verein Deutscher Capitäne und Schiffsofficiere der Handelsmarine,« der am 25. Januar »mit ungetheilter und allgemeiner Befriedigung von der Flottenvorlage der Reichsregierung Kenntniss genommen hat.« Wer die Thätigkeit dieses Vereins wie wir verfolgt hat, wird gewiss nicht behaupten wollen, dass seine Mitglieder Ordensstreber oder Hurrahpatrioten sind. Wird dort sonst der Werth jeden Gesetzentwurfes nur nach den Vor- oder Nachtheilen geschätzt, die er den Vereinsmitgliedern zu bringen vermag, so muss man sagen, dass der Verein bei Beurtheilung der Flottennovelle die Interessen des Berufs gegenüber denen des Staates in den Hintergrund gestellt hat. Denn, dass vom rein materiellen Standpunkt die Durchführung des Flottenentwurfes für Schiffer und Steuerleute nicht gerade Vortheile im Gefolge hat, ist wohl für Jeden, der etwas von Reservierungen weiss, einleuchtend. Wir empfehlen anderen Schiffahrtsvereinen, einerlei wessen Interessen sie im Allgemeinen vertreten, gleich dem citirten Hamburger Verein, öffentlich ihre Anschauung zur Flottenvorlage zum Ausdruck zu bringen, damit der im Reichstag von flottenfeindlicher Seite gemachte Vorwurf ebenso zur grundlosen Verdächtigung entblösst werde, wie jüngst in Hamburg die Behauptung widerlegt worden ist, der hanseatische Kaufmann sei im Innersten seines Herzens Gegner einer weiteren Flottenvergrößerung. Wer der am 12. Februar abgehaltenen Versammlung des hamburgischen Landesausschusses

des Deutschen Flotten-Vereins beigezogen und die dort gehaltenen Ansprachen der Herren Bürgermeister Dr. Mönckeberg und E. Ford. Lavisz gehört hat, wird mit Rücksicht auf die Persönlichkeit der Redner zugeben, dass dort ausgesprochene Ueberzeugung zum Ausdruck gekommen ist. Die unter dem Eindruck der Reden gefasste einstimmig angenommene Resolution hat folgenden Wortlaut:

»Die heute am Montag, den 12. Februar 1900 im Sagebiel'schen Etablissement versammelten hamburgischen Mitglieder des Deutschen Flotten-Vereins halten eine starke Vermehrung der deutschen Flotte zur Sicherung der Machtstellung des Reiches zur See dabei und in fernen Meeren für dringend geboten und begrüßen die darauf gerichteten Bestrebungen der verbündeten Regierungen mit freudiger Zustimmung und in der zuversichtlichen Erwartung, dass dieselben zur Ehre und zum Wohle des Vaterlandes von vollem Erfolg begleitet sein werden.«

Wie alljährlich, so ist auch in diesem Jahre, einem alten Brauch gemäss, eine „**Schaffermahlzeit im Hause Seefahrt**“ in Bremen abgehalten worden. Zahlreiche Gäste, darunter der Chef der Nordseestation, Admiral Thomsen, nahmen daran Theil. Heitere und ernste Reden wurden gewechselt; an Beifall hat es nicht gemangelt. Wir citiren nach der »W. Ztg.« aus der Rede des erwähnten hohen Marine-officiers einige Worte, die, von echt seemännischem Geist getragen, die Nothwendigkeit einer starken Kriegsflotte in nicht misszuverstehender Weise zum Ausdruck bringen:

»... Die Marine des Deutschen Reiches hat noch wenig Gelegenheit gehabt, zu erörtern, dass sie versteht, ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Auf uns allein von der Marine lastet einstweilen das Gefühl der Verpflichtung und Verantwortung. Wir wissen, welche Aufgabe uns gestellt ist, und wir bemühen uns in redlicher Arbeit, uns vorzubereiten auf den Tag, den das lange Jahrhundert, das wir eben begonnen haben, uns bringen wird und bringen muss. Wir hoffen und wünschen, dass das ganze deutsche Vaterland, die ganze Nation uns zu diesem Tage die Waffe in die Hand geben wird, die wir gebrauchen. (Lebhafter Beifall.) Gewiss sind wir alle bereit, unsere ganze Kraft einzusetzen und wenn es auch auf einem Floss wäre. Aber das Vaterland gebraucht keine Märtyrer, sondern Sieger. (Bravo!) ...«

Passirt irgendwo ein Unglück, eine Catastrophe, deren Einzelheiten die nach Neuigkeiten suchende Sensationspresse ihren Lesern bis ins Detail berichtet hat, dann werden immer Vorschläge, gutgemeinte Rathschläge und andere Gesinnungen von solchen Personen laut, die sich zur Mission der Weltverbesserer berufen fühlen, oder die ihre »genialen« Gedanken in das Austauschmittel von Angebot und Nachfrage umgemünzt sehen möchten. Ganz besonders tritt diese Erscheinung nach Schiffscatastrophen zu Tage. Der »Elbe« und »Bourgoeue«

Untergang erweckten in so überwältigend grosser Anzahl bis dahin schlummernde Erfindertalente, dass schliesslich das wohlberechtigte Gefühl des Mitleids für die Hinterbliebenen der bei jenen Catastrophen Verunglückten von dem Widerwillen in den Hintergrund gedrängt wurde, der sich angesichts der Verbesserungsvorschläge dieser nach leichtem Verdienst ausschauenden Erfinder geltend machte. Man hörte damals von Erfindungen zur Rettung von Menschenleben bei Seegefahr ebenso häufig wie heute von Niederlagen der Engländer in Südafrika. Leser sog. gutunterrichteter Tageszeitungen können sich also einen Begriff machen. Um so mehr Anlass zu berechtigtem Erstaunen war vorhanden, dass der »Patria“-Brand noch nicht das Gehirn eines Menschenfreundes zu Reformen im Feuerlöschwesen an Bord angeregt hatte.

Jedoch »Gut Ding will Weile haben.« Es hat sich nämlich doch Jemand gefunden, der der Welt im Allgemeinen, dem Rheder im Besonderen und dem Capitän detaillirt Rathschläge ertheilt, wie in Zukunft Feuerbrände an Bord zu bewältigen, zu verhüten und zu behandeln sind; wie der Capitän als Seemann und wie er als Hüter der Passagiere zu handeln hat; nach welchem Schema die Ladung eingenommen wird und wie sie zu löschen ist u. A. Sachen mehr. Im Hinblick auf diese gewiss wohlgemeinten Rathschläge scheint es doch wünschenswerth, diesem Berather der Capitäne und Rheder mitzutheilen, dass es an Bord von Passagierdampfern nicht nur Feuerlöschvorrichtungen sondern auch »Feueralarm« giebt. Nämlich gleich den Boots- und Schottenmanövern, auch Uebungen, die jeden Mann an Bord anweisen, was er im Falle einer Feuersbrunst zu thun hat. Vorziehen wir auch im Allgemeinen auf die Mittheilung aller gegebenen Rathschläge, so mag doch einer herausgegriffen werden, um zu zeigen, welche Verhaltensmaassregeln dem Capitän, wenn Feuer an Bord ausbricht, als Richtschnur dienen sollen. Es heisst dort, nachdem der Capitän angewiesen ist, nach ausgebrochenem Feuer, das nicht sofort bewältigt werden kann, den zunächst erreichbaren Hafen anzulaufen:

»Der Capitän ist verpflichtet, falls die sofortige Unterdrückung des Brandes nicht gelingt, die Passagiere von dem Ausbruch des Feuers unverzüglich in Kenntniss zu setzen und ihnen seine Maassnahmen bezüglich Anlaufens eines Hafens, unter Angabe der Zeit des voraussichtlichen Eintreffens in jenem Hafen, mitzutheilen.«

Weiss der Herr Rathschlagaustheilende was man unter »Panik« versteht? Seinem Beruf nach zu urtheilen — er ist im Feuerlöschwesen beschäftigt — sollte man es eigentlich doch erwarten. Bisher galt die Maxime — und unzählige Beispiele haben ihre Richtigkeit bewiesen — die Passagiere möglichst vor unnützen Aufregungen nicht allein um ihrer selbst willen zu bewahren, sondern um die Hand-

ungsweise der Commandirenden nicht durch Zetergeschrei und Toben der Passagiere zu beeinflussen. Jene Rathschläge, deren präzise Durchführung allen bisherigen Erfahrungen vor den Kopf stossen würden, sind so recht charakteristisch für die Beweggründe der Weltverbesserer. Weil es also unter den hundert und aber hundert von Schiffsbränden, in einem einzigen Falle vielleicht besser gewesen wäre, die Passagiere vorzeitig von dem Ausbruch eines Feuers in Kenntniss zu setzen, wird auf Grund dieser Thatsache die öffentliche Meinung beunruhigt, das bestehende Gesetz als veraltet und verbesserungsbedürftig kritisiert, ganze Erwerbsklassen werden grosser Unterlassungssünden gezeiht, und schliesslich Vorschläge gemacht, von denen einige zwar Beifall bei Feuerwehrbeflissenen wachrufen, nicht aber die Zustimmung Derer finden können, die jene Vorschläge durchzuführen haben.

Folgendes Schreiben des Herrn Admiral Aschenborn ist uns leider etwas zu spät, um noch in voriger Nummer veröffentlicht werden zu können, zugegangen. Es dürfte hierbei für solche Leser der »Hansa«, die beabsichtigen zu irgend einer Sache ihr »Verscheel« zu geben, die Mittheilung am Platze sein, dass Kundgebungen, sollen sie noch in der laufenden Nummer Aufnahme finden, spätestens Dienstag Abend zur Kenntniss der Redaktion gelangt sein müssen.

An die Redaction der »Hansa«

Hamburg.

Der Herr Einsender, der in der letzten Nummer dieses Blattes aus Papenburg — β — veröffentlichten Zuschrift, betr. den Wirrwarr des jetzigen **Rudercommandos**, erkennt zu meiner Freude auch die grosse Gefahr an, die darin liegt, dass Schiffsleute und Officiere, wenn sie in der Marine ihrer Dienstpflicht genügen — was zu Zeiten nur vorübergehend geschieht — gezwungen sind, ein anderes Commando als das von ihnen in der Handelsmarine gebrauchte zu benutzen oder ihm zu folgen.

Er befindet sich aber im Irrthum wenn er annimmt, dass die von mir hierfür — bei meinem Referat im Februar 98 — angeführten drastischen Beispiele sich in der Uebergangszeit vom alten zum neuen **Marinecommando** ereigneten. Dies geschah in den Jahren 1895 und 96, also nach 15- bzw. 16-jähriger Einführung des neuen Commandos und erfolgte nur weil die Betreffenden in dem Moment der Aufregung mechanisch auf die ihnen in der Handelsmarine eingelernte falsche Ausführung des richtigen Commandos verfielen. Wären sie dort auf dasselbe oder auch nur auf das denselben Sinn habende **Rechts!** oder **Links!** lautende Commando eingeübt worden, so wären die Gefahren nie eingetreten. Dies wird auch in Zukunft

nach Aufgabe des alten, jetzt falschen, **Rudercommando** nicht eintreten können, solange die alten seemännischen Ausdrücke »**Steuerbord**« für rechts und »**Backbord**« für links überhaupt im Gebrauch bleiben. Solange dies der Fall ist, wird auch die Marine bei dem eingeführten richtigen Commando bleiben.

Der Antrag, dass das **Marinecommando** gleichlautend in der Handelsmarine eingeführt werde, ist zwar vor zwei Jahren von Kiel gestellt, aber auf dem Vereinstage nach der Debatte, vor der Abstimmung, schon dahin geändert worden, dass ein dem Sinne nach einheitliches Commando gewünscht wurde. In dieser Fassung ist der Antrag dann im vorigen Jahre von Kiel wiederholt und jetzt nochmals von Emden eingebracht auf die Tagesordnung des nächsten Nautischen Vereinstages gesetzt worden. Es soll also Niemand gezwungen werden, an Stelle des veralteten das entgegengesetzte Commando das dem Herrn Einsender so unsympathische **Marinecommando** sofort einzuführen, sondern es wird Jedem freigestellt statt dessen **Rechts!** und **Links!** zu commandiren.

Die von dem Herrn Einsender ausgesprochene Hoffnung: Dass auch dies Jahr die Einführung des **Marinecommandos** abgelohnt werden möge, ist daher gegenstandslos, weil ein solcher Antrag nicht gestellt ist.

Die immer wieder vorgebrachte Besorgniss in Betreff der Gefahren, die in Folge des Wechsels entstehen könnten, ist unbegründet, wie dies wiederholt für beide neuen Commandos von authentischer Seite versichert werden konnte, weil keinerlei Unfälle dadurch veranlasst wurden.

In den nächsten Wochen wird sich sowohl der Verband der Deutschen Seeschiffer-Vereine wie der Nautische Verein mit der vorliegenden wichtigen Frage befassen und steht daher zu hoffen, dass, nachdem wiederholt schon das alte Commando durch Stimmenmehrzahl als abschaffungsreif anerkannt wurde, nunmehr der Weg zu dem innigst zu wünschenden wenigstens im Sinne einheitlichen **Rudercommando** gefunden werde. A.

Zu dem in No. 4 erschienenen Artikel: „**Die Ansprüche des Schiffsmanns in Krankheitsfällen nach dem Entwurf einer neuen Seemanns-Ordnung**“ ist uns folgendes Schreiben eines Hamburger Juristen zugegangen: Der zu 1 erhobene Einwand gegen die Fassung des § 54, Abs. 2, scheint mir zutreffend und billig zu sein. Es müsste nur von dem Seemann, damit er nicht auch auswärts, wo seine Familie sich nicht befindet, die Aufnahme in eine Krankenanstalt ablehnen kann, gesagt werden, dass die erforderliche Verpflegung und ärztliche Behandlung durch Aufnahme in eine Krankenanstalt gewährt werden kann, ausser wenn ein verheiratheter

Seemann an dem in Betracht kommenden Orte seine eigene Haushaltung hat.

Der sub 2 ausgesprochene Wunsch — nämlich entweder den Abs. 4 § 54 überhaupt fallen zu lassen, oder die Verwirkung des Anspruches auf Heilung und Verpflegung des Seemanns auf die Fälle schuldhafter Entziehung aus der Heilbehandlung zu beschränken — scheint mir unbillig zu sein. Es ist dem Rheder nicht zuzumuthen, dass er die Verpflegung und Heilung jeder Zeit wieder aufnehmen bzw. bezahlen soll, wenn ein Seemann sich zunächst geweigert hat, es dann aber später einmal für zweckmässig hält, diese Weigerung aufzugeben. Das würde in der Praxis zu den grössten Unzuträglichkeiten führen können. Beim Krankenversicherungsgesetz liegt die Sache nicht gleich. Ausserdem ist es wohl sehr fraglich, wenn eine Aenderung dieses letzteren Gesetzes in Frage stände, ob man nicht auch dort die Einschränkung machen würde, die jetzt für die Seemannsordnung geplant wird. Für ganz unmöglich halte ich auch das Verlangen, dass der Schiffsmann Anspruch auf Krankenunterstützung haben soll, wenn er den Dienst widerrechtlich verlassen hat.

Und was endlich den sub 4 ausgesprochenen Wunsch betrifft — als Erkrankung den Beginn eines Zustandes zu bezeichnen, welcher entweder mit Erwerbsunfähigkeit oder mit der Nothwendigkeit ärztlicher Behandlung verbunden ist — so glaube ich, dass es zu weit geht, wenn das Gesetz selbst im Einzelnen angiebt, wann eine Erkrankung als »eingetreten« anzusehen ist. Das lässt sich nicht generell im Gesetz sagen, sondern muss, wie bisher, für den einzelnen Fall der Rechtsprechung und Wissenschaft überlassen bleiben.

Dem zweiten Jahresbericht für 1899 des **Seemanns-Verbandes** in Deutschland, der mit einem dreifachen Hoch — nicht auf den Landesherren — aber auf das internationale wahre Menschenthum, auf den internationalen Socialismus und auf die internationale Seemannsbewegung schliesst, entnehmen wir eine Stelle. Nachdem geklagt ist, dass die von den Rhedern geschaffenen und unterhaltenen Heuerbureaux auch nach der Directive der Rheder verwaltet werden und darauf hingewiesen wird, dass es Aufgabe des Verbandes sei, »eine Einwirkung auf diese Bureaux zu erhalten,« findet eine Bemerkung Aufnahme, deren Inhalt wir den Lesern nicht gerne enthalten möchten. Handelt es sich doch um den vorläufigen Abschluss der an Abwechselungen reichen Laufbahn eines Mannes, der gewiss vielen hamburger Seeleuten entweder persönlich oder durch Erzählungen Anderer bekannt ist. In dem Berichte heisst es:

»Als Curiosum sei hier erwähnt, dass der frühere Heuerbaas Krebs sen. sich seit einiger Zeit im Seefahrer-Armenhause zu Hamburg als Pflegling befindet, zu dessen Erhaltung das Hamburger Seemannsamt alljährlich mehr denn 10 000 M. von den Strafgebern beisteuert, welche gerade die Seeleute mit aufbringen müssen, welche dieser Krebs Jahrzehnte hindurch so »treu« bedient hat, dass er einmal in einer Damenkeiße einen Tausendmarkschein zurückliess, ohne dies sofort gewahr zu werden.«

Der Nebel und die Schiffsleitung.

Von Navigationslehrer Ilnken.

In dem Jahrzehnt des durch eine erhabene und weltversöhnende Idee hervorgerufenen Friedenscongresses folgen sich die grossen Kriege mit erschreckender Schnelle. Kaum ist der heillose Krieg zwischen Spanien und Amerika beendet, kaum ist das Meer wieder frei von sich bekämpfenden und im Kriegszustande befindlichen Geschwadern, und die blauen Wogen müssen auf ihrem Rücken wieder eine enorme Menge Kriegsmaterial und kriegsgerüsteter Mannschaften nach fernen Gestaden tragen, um in den Dienst der wilden und unversöhnlichen Kriegsfurie zu treten. Eine gewaltige, sonst friedlichen Handelszwecken dienende Flotte von 150 bis 200 grossen Dampfern, im Durchschnitt zu je 5000 Tonnen Tragfähigkeit, hat den Weg nach der Südspitze Afrikas eingeschlagen, bis an die »Plimsoll-Marke« beladen mit Kriegsgeräthen, Munition und Soldaten. Aber abgesehen von den Kriegsereignissen, welche in Beziehung zu diesen Schiffen und deren Ankunft stehen, rückt diese imposante Transportflotte, welche in grösster Eile über den Ocean geschickt wird, auch die Frage in den Vordergrund, wie werden sich diese Transporter bei Nebelwetter verhalten? womit die ganze Frage des Manöverirens bei Nebelwetter, eine Frage, die nie aus der nautischen Diskussion verschwinden wird, wieder actuell wird.

Wie wir von Admiral Ryder wissen, legt das Reglement der britischen Kriegsmarine die Verpflichtung auf, bei Nebelwetter mit 3 bis 4 Knoten zu fahren, eine Fahrt, die von vielen Autoritäten der Marine für zu gering erachtet wird. Selbstverständlich kann sich diese Begrenzung der Geschwindigkeit nur auf Fahrten im Frieden beziehen; so wenig sich ein Geschwader, wenn es mit abgeblendeten Lichtern fährt, an die Verordnung bezüglich der Lichterführung kehren kann, ebenso wenig bietet die Vorschrift bezüglich der mässigen Fahrt bei Nebelwetter irgend ein Homniss für ein Kriegsschiff bei Operationen gegen den Feind mit höchster Geschwindigkeit zu dampfen. In Kriegszeiten sind solche Vorschriften für die Seestreitkräfte doch nur papierne Paragraphen, um die

sich schwerlich ein Kriegsschiff, ein Hilfskreuzer oder ein Transportschiff kümmern wird. Man denke nur an die Blockadebrecher, die gerade bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall die meisten Chancen haben.

Bei der englischen Transportflotte handelt es sich allerdings nicht um eigentliche Transportschiffe, sondern in der Hauptsache um gecharterte Handelsdampfer. Aber der Capitän weiss, um was es sich handelt, welche wichtigen Landesinteressen auf dem Spiele stehen. Hier handelt es sich nicht um den Profit einer geschäftlichen Unternehmung, sondern um die Wohlfahrt des Landes selbst. Angenommen, die Schiffsleitung hätte den Art. 16 des Seestrassenrechts in dieser Lage übertreten und es wäre dadurch eine schwere Collision mit einem Ausländer herbeigeführt, unter welchem Gesichtspunkte würde der englische Richter wohl diesen Rechtsfall betrachten! Es ist gewiss nicht zuviel behauptet, wenn man sagt, das ausländische Schiff würde sich in diesen Rechtsstreit in einer wenig beneidenswerthen Lage befinden, möge der Fall liegen, wie er wolle.

Um das Verhalten solcher Schiffe bei Nebelwetter beurtheilen zu können, muss man sich vergegenwärtigen, dass an Bord sehr vieler Schiffe sich hohe Officiere der eingeschifften Truppen befinden. Aber darf man wohl annehmen, dass diese Herren in den hohen und verantwortungsvollen Stellen mit verschränkten Armen zusehen, wenn der Capitän in dickem Wetter, wie es seine Pflicht ist, die Fahrt mässigt, oder bei schwerem Nebel ganz einstellt, wie es verschiedentlich die Gerichte verlangt haben? Zweifellos werden die Officiere, eingedenk ihrer eigenen höheren Pflicht, die Truppen so schnell wie möglich an den Feind zu bringen, sich der Verzögerung widersetzen, sie werden, wenn keine gefahrdrohende Küste in der Nähe ist, die Schiffsführung veranlassen, die volle Fahrt aufrecht zu erhalten, komme, was da wolle.

Wir haben auf diese durch den Krieg geschaffenen Zustände hingewiesen, um die Verhältnisse hervortreten zu lassen, welche dadurch für die Kauffahrt in Bezug auf Art. 16 des Seestrassenrechts und dessen Ausführung entstehen. Bekanntlich sagt dieser Artikel, dass bei Nebel usw. mit mässiger Geschwindigkeit gefahren werden solle, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen. Dieser Paragraph mit der mässigen Geschwindigkeit, der wegen seiner Vieldeutigkeit wie ein Damoklesschwert über dem Kopf der sich in leitenden Stellungen befindlichen Seefahrer hängt, ist von jeher der Tummelplatz widerstreitender Meinungen gewesen. Auf der Marine-Conferenz in Washington hat man es als eine Unmöglichkeit eingesehen und bekundet, eine Begriffsbestimmung von »mässige Geschwindigkeit«

zu geben; es ist dort als völlig ausgeschlossen erkannt worden, ein bestimmtes Maass von Geschwindigkeit für einzelne Arten von Schiffen oder für alle Schiffe festzusetzen, sei es nun 4, 5, 6 oder mehr Seemeilen in der Stunde. Ebensowenig hat sich der Weg als im Geringsten gangbar erwiesen, die mässige Geschwindigkeit im Sinne eines bestimmten Verhältnisses zur höchsten Geschwindigkeit jedes einzelnen Schiffes festzusetzen. Ueberall stiess man auf unüberwindlich scheinende Hindernisse. Es kommen eben so viele Umstände in Betracht, die erstens das Schiff, seine Manöverfähigkeit und sonstigen Eigenschaften angehen, die zweitens die Frequenz des Fahrwassers und drittens die schier unendliche Verschiedenheit in der Intensität des Nebels und dicken Wetters betreffen, dass der vage und unbestimmte Ausdruck »mässige Geschwindigkeit« beibehalten und in das Gesetz aufgenommen wurde.

Wie die englischen Capitäne der grossen Handelsdampfer über diese Vorschriften des internationalen Seestrassenrechts denken, das hat der erwähnte Admiral Ryder als Mitglied des Fog-Collision-Committee in Erfahrung bringen können. Der Admiral hatte sich nämlich mit der Bitte um Auskunft in der Nebelangelegenheit auf See an viele hervorragende Capitäne der Handelsmarine gewandt, mit der Zusicherung der Geheimhaltung ihrer Namen im Fall der Auskunftsertheilung. Die Schiffsführer gaben die Auskunft: »Dass sie im offenen Ocean stets mit voller Kraft liefen; dass sie wüssten, sie handelten in directem Widerspruch zu dem Gesetz; dass das Gesetz eine absurde Vorschrift enthalte und dass sie immer beabsichtigten es zu übertreten.« Und in der Sitzung der Royal United Service Institution vom 13. Juni 1884 erklärte auf Grund seiner Ermittlungen derselbe Admiral: »Voll Dampf sei auf dem offenen Ocean die Regel, mässige Geschwindigkeit die Ausnahme. Wenn die Schiffe einer grossen überseeischen Linie ihre normale hohe Geschwindigkeit bei Nebel auf mässige Geschwindigkeit herabmindern würden, ausser wenn sie ein Nebelsignal hören, sie würden wahrscheinlich in kurzer Frist weder Ladung, noch Passagiere noch eine Post bekommen.« Des Weiteren führt der Bericht dieses Fog-Committee und wie uns scheint, den obwaltenden Verhältnissen entsprechend, aus: »No Captain would probably retain his command who acted otherwise, although his actions were strictly in accordance with the law.«

So liegen die Verhältnisse namentlich in der englischen Handelsmarine, wie jeder, der die Dinge aus eigener Erfahrung kennt, auch beipflichten wird.

(Fortsetzung folgt.)

Treibende Wracks.

8. Jeder Sturm von besonderer Stärke, der den weiten Ocean, die Verbindung der Alten und Neuen Welt, aufwühlt, hinterlässt in seinem Kielwasser von der Besatzung verlassene Schiffe. Gewöhnlich sind diese Unglück bringenden Schiffsfragmente aus Holz gebaut. Ihre mit Holz vollgepackten Räume und nicht minder ihre Deckslast sind eine grosse Gefahr der Navigation. Nicht selten haben solche Schiffe eine ruhmvolle Vergangenheit. Nachdem sie in alle Theile der Erde kostbare Waaren zum Ruhm ihrer Landesflagge und im Interesse ihrer Rheder gebracht haben, werden sie im hohen Alter nach Skandinavien verkauft und in der nordatlantischen Holzfahrt verwandt. Unter dem Einfluss eines vernichtenden Orkans erfüllen die alten verbrauchten Kasten ihr Schicksal, dem alles Irdische verfällt. Die beutegierige aufgeregte See findet Eingang durch Nähe des alten Schiffes, die in steter Bewegung gehaltenen Pumpen vermögen des eindringenden Wassers nicht mehr Herr zu werden und die abgearbeitete, matte Mannschaft ist dankbar, wenn ihr auf einem des Weges kommenden Schiffe Aufnahme und Schutz gewährt wird. Das mit Wasser durchspülte zurückgelassene Schiff bleibt ein Spiel der Wellen, die es beeinflussen durch Wind und Oberflächenströmung nach allen Himmelsgegenden zu treiben und ist so lange ein Hinderniss und eine Gefahr der Schifffahrt, bis der Rumpf der Vergänglichkeit anheimfällt oder an einer Küste strandet.

Der Nordatlantische Ocean wird mehr als irgend ein anderes Gewässer von Handelsschiffen befahren, daher begegnet man auch dort häufiger treibenden Wracks als anderswo. Capitän Richardson Clover, Officier der Vereinigten Staaten-Kriegsflotte veröffentlichte 1893 als Hydrograph in Washington eine allseits beachtete Wrackkarte. Seinen Aufzeichnungen zufolge sind in den fünf Jahren von 1887—1891 zwischen dem 52° W. Lg. und der nordamerikanischen Ostküste 957 treibende Wracks beobachtet. Durchschnittlich sollen zu jeder Zeit etwa 20 solcher Wracks, denen eine Lebensdauer von 30 Tagen zugeschrieben wird, auf dem Nordatlantik die Schifffahrt unsicher machen. Beim Washingtoner Hydrographischen Amt laufen von Schiffsführern aller Nationen Berichte über gesichtete Wracks mit Angabe der geographischen Position ein. Als Gegenleistung übermittelt das Institut den Navigatoren wöchentlich sog. Bulletins, monatlich die Pilot-Charts. Auf Letzteren ist die Trift jedes treibenden Gegenstandes, dessen Identität unzweifelhaft ausgemacht ist, eingetragen. Von den 957 vorerwähnten Wracks befanden sich nur 332 in solcher Verfassung, dass man die Ansprüche des Amtes erfüllen konnte. An dieser Seite des Atlantik ist das englische Handelsamt bemüht, durch ähnliche Veröffentlichungen dem Seemann ein Hilfsmittel an die Hand zu geben. Auf einer der letzten »Pilot-Charts« war die genaue geographische Position von 45 treibenden Gegenständen eingezeichnet. Mehr als die Hälfte trieb im Track der transatlantischen Dampfertrouen.

Während einige Wracks, kurz nachdem sie verlassen sind, aufbrechen und sinken, treiben Andere, ehe sie das Gesetz der Vergänglichkeit erfüllen, tausende von Meilen auf dem Ocean. Einige sind quer über den Nordatlantischen Ocean durch den Golfstrom von West nach Ost versetzt. Glücklicherweise finden Collisionen mit treibenden Wracks nicht so häufig statt, als man wohl anzunehmen berechtigt wäre. Immerhin ist aber anzunehmen, dass einige der spurlos mit Mann und Maus verschwundenen grossen Dampfer untergegangen sind, weil sie mit voller Fahrt ein Wrack angelaufen haben und dann selbst zum hilflosen Wrack geworden sind. Im Mai 1888 gerieth die Bark »Virgo« zwischen zwei Masten eines gekenterten Schiffes. Im April 1889 lief der Dampfer »Cuban« 13 Fuss tief in ein mit Holz beladenes Wrack hinein. Ein amerikanischer Schooner durchschnitt Ende 1893 mit sechs Meilen Fahrt ein untergetauchtes Wrack, 13 Meilen von Hatteras entfernt, und

erlitt schwere Beschädigung. In ungefähr gleicher Zeit colli-dirte mitten im Atlantik der Dampfer »Calitro« mit einem solchen Schiffsfahrthinderniss; mehrere Nieten sprangen aus den Platten. Und so lassen sich noch mehrere Beispiele anführen, aus denen die Gefährlichkeit treibender Wracks für die Seeschifffahrt hervorgeht.

Werden verlassene Schiffe unweit von New-York an der Ostküste der Vereinigten Staaten verschlagen, so führt sie der Labrador-Strom in südlicher Richtung bis in die Nähe von Cap Hatteras. Dort fasst sie der Golfstrom und lenkt ihren Curs nach nordöstlicher Richtung. Sollte es vorkommen, dass ein treibendes Wrack in das sog. Saragossa-Meer, — eine Region leichter Winde und verschiedener unberechenbarer Strömungen, — gelangt, dann kann es sich mehrere Jahre in diesem Areal aufhalten. Die italienische Bark »Vincenzo Perrotta« wurde im September 1887 etwa 600 Seemeilen NO. von Bermuda von der Mannschaft verlassen. Im April 1889 strandete das Wrack bei der Watling-Insel nach einer Trift von 3000 Seemeilen in 536 Tagen. Das hydrographische Amt in Washington hat den von der Bark zurückgelegten Weg auf Grund mehrfach eingegangener Beobachtungen genau gekennzeichnet. Die Bark »Telemach« wurde im October 1889 als Wrack ungefähr 450 Seemeilen westlich von den Azoren verlassen. Zwei Jahre später fiel sie 10° Grad der amerikanischen Küste näher der Vernichtung anheim. Trift 3150 Meilen in 550 Tagen. Am 31. März 1891 war der Schooner »Wyer G. Sargent« in der Nähe von Cap Hatteras von der Mannschaft verlassen, das Schiff barg eine werthvolle Ladung Mahagoni. Die letzten Meldungen über das Wrack datiren vom 6. Decbr. 1892, als man dasselbe auf dem halben Wege zwischen Hatteras und Gibraltar gesehen hatte. Trift 5500 Seemeilen in 615 Tagen. Der Schooner »Fannie E. Wolston« hat, sofern es sich um die Lebensdauer eines Wracks handelt, auf diesem Gebiete einen Record geschaffen. Verlassen wurde das Schiff im October 1891 und zuletzt gesehen im Mai 1894 in einer geographischen Position wenige Meilen von der in 1891 innegehabten entfernt. Dabei hatte der Schooner in der Zwischenzeit eine Rundreise auf dem Nordatlantik gemacht.

Der Schooner »Twenty-one Friends« wurde im März 1885 in der Nähe der Chesapeake Bay verlassen und 260 Tage später etwa hundert Seemeilen von Cap Finisterre entfernt zuletzt gesichtet. Trift 3525 Seemeilen. Ein anderes Schiff, der »W. L. White«, während des furchterlichen Sturmes im März 1888 von der Bemannung östlich von der Delaware-Bay verlassen, trieb im Januar 1889 bei der Insel Hasker, Hebriden, auf Strand. Trift 6000 Seemeilen in 310 Tagen. Die aus Teakholz bestehende Ladung wurde in guter Beschaffenheit geborgen. Zwei Schooner, »Ethel M. Davis« und »David W. Hual«, wurden im November 1888 innerhalb weniger Stunden während eines Cyclons an der Küste der Ver. Staaten von den Besatzungen verlassen. Der erste fiel nach 4400 Meilen Trift in etwa 13 Monaten bei Cap Finisterre der Vernichtung anheim; der andere wurde zuletzt im November 1889 dicht bei Madeira gesehen, das macht in 350 Tagen eine Trift von 5000 Meilen. Dieser Schooner ist einundvierzig Mal dem Hydrographischen Amt in Washington als gesichtet berichtet. —

Eiserne Schiffe werden selten von der Bemannung verlassen, deshalb kann man, in Anbetracht der Abnahme hölzerner Schiffe, sagen, die treibenden Wracks auf dem Nordatlantik sind im Abnehmen begriffen, die aus Anlass dieser Schiffsfahrthindernisse für die Dampfer regulärer Linien heraufbeschworene Gefahr wird geringer. Immerhin liegen einige Aufzeichnungen über die Trift eiserner, von der Bemannung verlassenen Schiffe vor. So wurde die britische Bark »Ada Iredale« am 15. October 1875 im südlichen Stillen Ocean, 2000 Seemeilen östlich von Marquesas Inseln, ihrem Schicksal überlassen. Ihre Kohlenladung hatte sich entzündet. Nach langsamer westlicher Trift im südlichen Aequatorialstrom wurde

das in vollem Brand befindliche Fahrzeug von einem französischen Kreuzer nach Tahiti getaut. Trift 2500 Seemeilen in 8 Monaten. Das Feuer konnte erst im Mai 1877 gelöscht werden, hierauf wurde der Schiffsrumpf einer gründlichen Reparatur unterzogen, und nachdem eine neue Takelage eingesetzt war, kaufte ein Amerikaner die Bark. Heute zeigt sie unter dem Namen »Annie Johnson«, als in San Francisco beheimathetes Schiff, das Sternenbanner von ihrem Heck. Ein anderes britisches, mit Kohlen beladenes Schiff musste, weil sich die Ladung entzündet hatte, im Juni 1884, ungefähr 850 Seemeilen westlich von Lima, verlassen werden. Im Februar des folgenden Jahres trieb das völlig ausgebrannte und werthlose Schiff bei der Insel Rarona auf Strand. Trift 2650 Seemeilen in 8 Monaten. Der grosse eiserne Viermast-Segler »Honresfeld« aus Liverpool, auf der Reise von dort nach San Francisco, wurde, weil die Ladung Feuer gefasst hatte, am 20. December 1892 auf 8° N. und 118° W. von der Mannschaft verlassen. Nachdem er kurze Zeit darauf noch einmal von einem anderen Schiff in brennendem Zustand gesichtet war, liefen Nachrichten über ihn nicht eher als im December 1895 ein, als ein Walfischfahrer das Schiff auf 9° N. 175° O. gesichtet hatte.

Dampfschiffsbemannungen müssen zuweilen ihr Leben aufs Spiel setzen, um die in verzweifelter Lage befindlichen Leute hölzerner Segler zu bergen. Der deutsche Dampfer »Fürst Bismarck« collidirte mit der französischen Bark »Louise«, deren Besatzung diesen Unglücksfall als willkommenes Gelegenheit zum Verlassen ihres Schiffes benutzte. Ein Schiffsofficier und acht Mann des Dampfers übernahmen freiwillig die Führung des verlassenen Seglers, den sie nach vierzehntägiger Reise im sicheren Hafen, gegen Empfang einer Bergungssumme von 2000 £, abgelieferten. Recht bemerkenswerth und gewiss nicht häufig vorkommend, sind die Erlebnisse der Mannschaft des Dampfers »John Blake«, der in der Nähe der cubanischen Küste seinem Schicksal überlassen wurde. Während die Mannschaft in Booten bemüht war, den nächsten Hafen zu erreichen, sichteten sie auf dem Wege dorthin ein anderes verlassenes Schiff, wo sie sich an Bord begaben und dasselbe erst verliessen, als sie einen englischen Hafen erreicht hatten. Der Werth des Schiffes wurde auf 1237 £ festgesetzt, von dieser Summe erhielten 350 £ die Berger. Es ist gewiss etwas seltenes, sagt »Nautical Magazine«, dem wir diese Mittheilungen entnehmen, dass eine Mannschaft auf diese Weise geborgen und zu gleicher Zeit honorirt wird. Ein weiterer Fall. Der Dampfer »Tyr« trieb, von der Besatzung verlassen, in der Nordsee. Ein Fischerfahrzeug, das zu spät die Manövrierfähigkeit des Wracks entdeckte, collidirte mit ihm und sank. Die Mannschaft rettete sich an Bord des verlassenen Dampfers, machte dessen in den Davits hängendes Rettungsboot klar, bestieg dasselbe und ruderte solange der Küste zu, bis ein des Weges kommendes Schiff die Leute barg.

Im Mai 1823 traf der Dampfer »Integrity«, von Liverpool nach Jamaica, unweit seines Bestimmungsortes ein treibendes, anscheinend seit längerer Zeit verlassenes Wrack; die äussere Bordwand und das Deck waren mit Langhalsen dicht bewachsen. Als einer der Leute der »Integrity«, mit einem Bootshaken in der Cajüte herumstöberte, stiess er auf einen Koffer, der eine grosse Anzahl goldener Ringe, Uhren und Baargeld im Werthe von 300 £ enthielt. Der Führer des Dampfers handelte nach dem Princip »Gleiches Recht für Alle«; er theilte die Beute mit der Besatzung. Die Behörden, später davon in Kenntniss gesetzt, glaubten den objectiven Rechtssinn des Capitäns nicht billigen zu dürfen; nur die Hälfte des Werthes wurde als Bergelohn verabfolgt. — Der Schooner »Lancaster« traf 1872 die entmastete und verlassene Brigg »Glenaloon«, in deren Cajüte mehrere Menschenkette lagen. Die Unglücklichen mussten Hungers gestorben sein, denn auch nicht die Spur von Proviant irgend welcher Art

war zu entdecken. Auf dem Cajütisch lag eine aufgeschlagene Bibel, neben ihr ein geladener Revolver und eine versiegelte Flasche, in der ein Zettel steckte. Dort stand geschrieben: »Jesus guide this to some helper. Merciful God d'ont let us perish«. Wahrscheinlich hatte sich der Verfasser dieser erschütternden Worte, obgleich der Widerstandsfähigste unter seinen Kameraden, doch zu schwach gefühlt, die Flasche über Bord zu werfen. Der Leichnam des Capitäns lag in seiner Cabine; zwischen den in der Coje verstreut liegenden Briefen war einer adressirt an »Dearest Kate« und unterzeichnet von »Robert C. Hart«. Die entseelten Körper wurden in feierlicher Weise dem Meere, dem Seemannsgrab, übergeben und das Schiff, der Zeuge furchtbarster Qualen, seinem Schicksal überlassen. — Im Jahre 1882 wurde die Bark »L. E. Cann« im wrackten Zustande auf See angetroffen und nach einem Hafen der Vereinigten Staaten getaut. Als das Schiff im Trockendock stand, entdeckte man nicht weniger als fünfzehn grosse Bohrlöcher im Boden. Hierauf eingeleitete Nachforschungen ergaben, dass der Führer jener Bark mit einem Verschwörer in Vera Cruz übereingekommen war, eine falsche und werthlose Ladung einzunehmen, das Schiff auf See anzubohren und die Versicherer um eine beträchtliche Goldsumme zu beschwindeln. Unglücklicherweise für die Beteiligten, blieb die angebohrte Bark flott und das Verbrechen konnte gesühnt werden. — Im December 1891 wurde die norwegische Bark »Thekla« wrack. Die Besatzung war 13 Tage ohne Nahrung, der an der Takelage sich während der Nacht lagernde Tau schützte die Unglücklichen vor dem Verschmachten. Trotzdem zählte die Besatzung nach einiger Zeit noch vier Ueberlebende. Diese wandten sich zum denkbar schrecklichsten Mittel, um ihr Leben zu fristen. Das Loos sollte entscheiden, welches Leben zur Erhaltung der Anderen preisgegeben werden müsste. Ein Holländer war der Unglückliche, den die Kameraden töteten und verzehrten. Drei Tage später wurden die Ueberlebenden vom »Herrmann« auf 39° N. 33° W. geborgen. Nach eingehender gerichtlicher Untersuchung in Hamburg lautete das Urtheil gegen die des Mordes Angeklagten auf Freisprechung.

Das Material über das Schicksal treibender Wracks ist mannigfaltig; zu den angeführten Beispielen könnten wir noch eine grosse Anzahl hinzufügen. Wir beschränken uns, da alle weiteren Mittheilungen nur mehr Wiederholungen bereits mitgetheilten Daten sind, auf das bereits Gesagte. Es ist bekannt, und wir verweisen auf die bereits in No. 29 gemachten Ausführungen, dass man schon verschiedentlich eine Zerstörung dieser Schiffahrtshindernisse angestrebt hat. Mit welchem Erfolge, lehrt uns ein Artikel aus der Novembernummer der Monatsschrift »Ueberall«. Es heisst dort, nachdem verschiedene Maassregeln zur Vernichtung treibender Wracks erwähnt sind.

Immerhin liegen einige Aufzeichnungen über Wrackvernichtung durch Kriegsschiffe vor, so im Juli 1877, als der britische Kreuzer »Sirius«, auf der Heimreise von Lagos begriffen, das Wrack der Brigg »Champion« auf 38° N. Br. und 40° W. Lg. zerstörte. Eine Granate hatte trotz ihrer Verwüstungen nicht den gewünschten Erfolg. Erst nachdem ein Torpedo in Thätigkeit gesetzt war, hörte das Wrack als solches auf zu existiren. Ebenfalls durch einen Torpedoschuss ist im Jahre 1880 ein Wrack durch das englische Kriegsschiff »Gannet« zerstört worden. — Eine andere Art der Vernichtung führte Capitän z. S. Bartlet, Commandant der »Atlanta« im Jahre 1894 durch. Durch Rammen wurde das Wrack, ein hölzerner Schooner, in zwei Theile geschnitten, von denen der eine gleich, der andere bald sank. Das amerikanische Kriegsschiff »San Francisco« hat 1896 ebenfalls einem dieser Schiffahrtshindernisse ein Ende durch Rammen und Torpedoanwendung bereitet. Das Wrack der Bark »Carmelita« wurde in demselben Jahre durch Geschosse des amerikanischen Kreuzers »Montgomery« zerstört.

Handel der Vereinigten Staaten mit Cuba, Portorico, Hawai und den Philippinen.

Der Handel der Vereinigten Staaten mit Cuba, Portorico, Hawai und den Philippinen nimmt fortwährend ganz ausserordentlich zu. Nach der Statistik für den Monat September 1899 ist die Einfuhr von diesen Inseln nach den Vereinigten Staaten 61% grösser als im gleichen Monat der Jahre 1898 und 1897, die Ausfuhr dorthin sogar 161% grösser als 1898 und 1897 gewesen. Die Gesamteinfuhr aus den vorbezeichneten Gebieten nach der Union erreichte in den ersten neun Monaten des Jahres 1899 einen Werth von 53 273 224 \$ gegen 34 471 275 \$ im gleichen Zeitraum des Jahres 1898 und 33 059 105 \$ 1897; die Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach denselben in den ersten neun Monaten 1899 betrug 29 921 783 \$ gegen 11 933 833 \$ in dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres und 11 480 153 \$ in denselben Monaten des Jahres 1897. Der Handel einer jeden dieser Inseln mit den Vereinigten Staaten war in den am 30. September 1899 abgelaufenen neun Monaten grösser als je zuvor; nur die Einfuhr aus Cuba nach den Vereinigten Staaten war naturgemäss geringer als in den Jahren vor dem Kriege und der damit verbundenen Zerstörung der Zucker-Plantagen und Fabriken, da vordem Cuba der hauptsächlichste Zuckerlieferant der Union war.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen den Handel der Vereinigten Staaten mit den genannten Inseln vom Jahre 1894, dem letzten vor den Kriegswirren, bis zum Jahre 1899:

Januar bis einschli. September	Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten nach			
	Cuba	Portorico	Hawai	den Philippinen
	Werth in Dollars			
1894	13 726 688	1 836 274	2 431 666	67 473
1895	7 124 801	1 364 273	3 139 886	121 948
1896	5 044 566	1 458 444	2 890 807	112 448
1897	6 154 251	1 504 974	3 766 268	54 660
1898	6 438 562	830 588	4 579 827	84 856
1899	18 351 849	2 562 589	8 230 016	777 329

Januar bis einschli. September	Einfuhr nach den Vereinigten Staaten aus			
	Cuba	Portorico	Hawai	den Philippinen
	Werth in Dollars			
1894	73 380 683	2 058 802	8 154 192	2 307 006
1895	43 352 215	1 620 949	6 990 149	3 254 445
1896	22 726 208	2 051 936	13 602 961	4 693 826
1897	14 885 786	1 767 028	13 044 231	3 362 060
1898	14 399 176	2 296 811	14 611 285	3 164 004
1899	25 922 306	3 360 785	19 496 831	4 493 302

Schiffbau.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Januar 1900).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifikation-Ges.
a. deutsche Werften.						
PD	684×67×44	23200 Dpl.	Hamburg-Amerika-Linie	»Vulcan«, Stettin	Deutschland	G
FD	302×41×19	3200 t.Ff.	Rabien & Stadtländer, Geestemünde	Noptunwerft, Rostock	Westphalen	„
„	47.3m 7.62m 4.04m	—	Unbekannt	Klawitter'sche Werft, Danzig	Emmy	„
b. englische Werften.						
FD	325×48×24'3"	5200 d.w.	Christopher Furness, W.-Hartlepool	Ropner & Son, Stockton	Aqua	L
„	312×43×22'3"	—	R. B. Challow, Truro	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Penmount	„
„	352×48×27'9"	8000 d.w.	W.-Hartlepool S. N. Comp.	Irvine's Shipb. & Dry D. Co.	Vauxhall	„
„	345×46×28	—	Stag Line, North Shields	Tyne Iron Shipb. Co., Wellington	Zinnia	„
Kr.	—	—	Britische Admiralität	Königl. Werft, Portsmouth	Pandora	„
FD	435×54×40	—	Federal S. S. Co., London	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebb.	Sussex	L
FsD.	110×21×11'3"	—	E. Sleight, Grimsby	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Ranee	„
2FsD	—	—	Fleetwood S. F. Co., Hull	„	Connie	„
FD	—	3810 gr.T.	A. C. Le Quellec, Algier	Eine Sunderland-Firma	Kathleen	„
FsD.	—	160 gr.T.	Monarch S. F. Co., Grimsby	Eine Grimsby-Firma	Cymodoce	B
TD	440×51×32'6"	8080 d.w.	P. & O. Company	Doxford & Sons, Sunderland	King William	„
PD	400' Länge	12900 Dpl.	Norddeutscher Lloyd	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Banca	L
FD	336×47×24'10"	—	Brown, Atkinson & Co., Hull	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Marburg	G
„	—	—	—	—	Skipsea	L
c. schottische Werften.						
FD	—	700 gr.T.	T. Heiton & Co., Dublin	J. Fullerton & Co., Paisley	Saint Kevin	L
„	—	370 gr.T.	Zillah Shipping & Carrying Co.	Ailsa Shipb. Co., Troon	G. A. Savage	B
S	175×35×15'6"	—	W. L. Lovith, Yarmouth (NS)	Grangemouth Dockyard Co.	Lakeside	„
FD	330×45'6"×26'6"	5450 d.w.	Lunn & Maccoy, Newcastle o.T.	W. Hamilton & Co., Port Glasgow	Montstowald	L
PD	520×59×43	10200 gr.T.	Allan Line, Glasgow	A. Stephen & Sons, Linthouse	Tunisian	„
FD	95×22×10'	—	J. Monks & Co., Warrington	Scott & Sons, Bowling	Florence	„
„	—	—	Reid, St. Johns (NF.)	Pointhouse Shipb. Yard	Clyde	B
„	440×52'6"×35	8775 d.w.	Ocean S. S. Co.	Scott & Sons, Greenock	Agamemnon	L
„	280×40×20'6"	3100 d.w.	Constantine, Pickering & Co., Middlesb.	R. Duncan & Co., P.-Glasgow	Eales	„
„	—	320 gr.T.	Clariya S. S. Co., Newry	Irvine Shipb. & Eng. Company	Kilbroney	B

Ausserdem b) 4 Fischdampfer, 1 Bagger; c) 1 Fischdampfer, 6 Bagger.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagirdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht; SD. Schleppdampfer; DB. Dampf-Bagger. — G. Germanischer Lloyd; L Lloyd-Register; B Bureau Veritas; N Norske Lloyd.

Baufträge. Die Rhoderei A. C. de Freitas & Co., Hamburg, hat sich entschlossen, zur Erweiterung ihres Passagier- und Frachtdampferdienstes nach Südbrasilien und dem Laplata ausser den bereits bekannten Neubauten noch sechs weitere Dampfer von 7 bis 8000 Tons Tragfähigkeit theils auf deutschen, theils auf englischen Werften in Bau zu geben.

Stapellauf. Am 10. Februar wurde auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, ein für Rechnung des Norddeutschen Lloyd neuerbauter Passagier- und Frachtdampfer, der in der Taufe den Namen »Main« erhielt, glücklich zu Wasser gelassen. Das neue Schiff, das in die Linie Bremen-Baltimore bezw. New-York eingestellt werden soll, ein Schwesterschiff des auf derselben Werft erbauten Dampfers »Rhein«, ist unter Aufsicht der Experten des Germanischen Lloyd als Droidecker und Doppelschrauber aus Stahl erbaut; es hat eine Länge von 500 Fuss engl., eine Breite von 58 Fuss, eine Tiefe von 40 Fuss, sowie eine Tragfähigkeit von 11500 Tons Schwergut, bei 24 Fuss engl. Der Neubau hat über die ganze Länge einen Doppelboden sowie 12 wasserdichte Schotten erhalten. Die nach dem System Neblick construirten vierfachen Expansionsmaschinen erhalten ihren Dampf aus zwei Doppellenden- und zwei einfachen Stabkesseln, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosphären concessionirt sind, und die dem Dampfer eine Fahrgeschwindigkeit von 13 $\frac{1}{2}$ Knoten verleihen sollen. Zum Einnehmen und Löschen der Ladung sind an den acht grossen Luken 15 Dampfwinden grösster Sorte vorgesehen; auch sind in jeder Hinsicht die der Neuzeit entsprechenden technischen Einrichtungen zur Verwendung gekommen. Im Uebrigen wird der »Main« für 360 Cajütspassagiere sowie für 1700 Zwischen-decker eingerichtet werden.

Probefahrt. Am Dienstag, den 13. ds., wurde die Probefahrt mit dem für die Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft gebauten Dampfer »Sambia« vorgenommen. Das nach den Regeln des Germanischen Lloyd, Classe A I fertiggestellte, schöne Schiff hat folgende Hauptabmessungen: 415'X50'2"X30'3". Raumgehalt 5600 Brutto-Reg.-Tons. Eine dreicylindrige Maschine von 1800 HP., gespeist durch zwei doppelendige Kessel, ist imstande, dem Dampfer die geforderte Geschwindigkeit zu verleihen und war das Resultat in dieser Hinsicht, sowie bezüglich der Steuorfähigkeit des Schiffes, ein durchaus zufriedenstellendes.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.*)

Collision des Hamburger Dampfers »Pontos«, Jerchau, mit dem englischen Dampfer »Star of New Zealand«, Reed, unweit Hastings im Englischen Kanal, mit Verlust der »Pontos«.

Der »Star of New Zealand« (3124 R.-T.) war von London nach Australien mit Stückgütern unterwegs, als am 31. März abends 5 bis 6 Seemeilen südöstlich von Royal Sovereign-Feuerschiff Nebel eintrat, worauf die Maschinen von »volle Kraft vorwärts« auf »langsam« gestellt und Nebelsignale gegeben wurden. Der Kurs des Schiffes war WSW. Gegen

10 Uhr hörte man, ausser anderen Signalen, auch den Ton einer Dampfpeife etwa zwei Striche an Steuerbord voraus, anscheinend in ziemlicher Entfernung, weshalb man Kurs und Fahrt beibehielt. Das Signal des anderen Dampfers wurde noch einige Male gehört und jedes Mal durch einen langen Pfiff beantwortet. Plötzlich gewahrte man dann das Toplicht und das rothe Seitenlicht des Gegendampfers etwa 3 bis 4 Strich an Steuerbord voraus. Die Maschine wurde sofort auf »volle Kraft rückwärts« angesezt und dies Manöver durch das Rückwärtssignal, drei Pfeife, dem anderen Dampfer angezeigt; auch wurde das Ruder »hart Backbord« gelegt, doch erfolgte schon fast in demselben Augenblick die Collision mit dem andern Dampfer, der sich als der deutsche Dampfer »Pontos« herausstellte. Der englische Richter hat in der Sache sein Urtheil dahin abgegeben, dass beide Schiffe gegen die Vorschriften des Artikels 16 des Strassenrechts auf See verstossen und daher die Collision herbeigeführt hätten.

Zeuge Kapitän Jerchau bemerkte noch: »Als ich das Nebelsignal des Gegendampfers hörte, nahm ich an, dass dieser recht gegen den »Pontos« anliege. Ich glaube mit ziemlicher Sicherheit die Richtung bestimmen zu können, von wo aus ich den Ton des Nebelsignals hörte. Nach der Heftigkeit des Stosses zu urtheilen, muss der »Star of New Zealand« eine ziemlich grosse Fahrt gehabt haben.

Der Reichskommissar führte hierauf folgendes aus: Die Collision ist in erster Linie auf den s. Z. herrschenden Nebel zurückzuführen. Auf dem »Pontos« hat man aber den Fehler begangen, dass man auf das blosses Hören des Nebelsignals hin, ohne etwas von dem Gegendampfer zu sehen, oder zu wissen, welchen Kurs derselbe steuerte, das Ruder Backbord gelegt hat. Ob man auf den »Star of New Zealand« auch Fehler begangen und namentlich ob dieser Dampfer eine zu rasche Fahrt hatte, hat sich bei dem Fehlen jeglichen Aktenmaterials über die Aussagen der englischen Besatzung nicht nachweisen lassen.

Nach gepflogener Berathung und Beeidigung des Zeugen Jerchau, wurde vom Seeamt folgender Spruch verkündet:

Die Collision zwischen dem deutschen Dampfer »Pontos« und dem englischen Dampfer »Star of New Zealand« am 31. März 1899, im Kanal unweit vom »Royal-Sovereign-Shoal-Feuerschiff«, ist in erster Linie auf den herrschenden dichten Nebel zurückzuführen. Beide Schiffe haben aber gegen den Art. 16 der Kaiserlichen Verordnung verstossen, indem sie, nachdem sie die Nebelsignale des Gegendampfers gehört hatten, ohne die Lage desselben ausmachen zu können, ihre Fahrt beibehielten, anstatt, wozu sie nach Art. 16 verpflichtet waren, zu stoppen. Die Führung der »Pontos« trifft der besondere Vorwurf, dass sie auf das Hören des Nebelsignals hin, ohne das Schiff zu sehen, Ruder gab.

Nach der Collision ist zweckentsprechend verfahren.

Seeamt Stettin.

Festkommen des Stettiner Dampfers »Schweden«, Kapl. Frentz, am 29. November 1899, auf der Fahrt von Stockholm nach Stettin bei der Greifswalder Oie. Nachdem die sehr umfangreiche Beweisaufnahme geschlossen war, beantragte der Reichskommissar, dem Kapl. Frentz, der am 19. Oktober v. J. die Führung des Schiffes übernommen hatte, das Patent als Schiffer zu entziehen, das als Steuermann zu belassen. Als Gründe hierfür führte der Reichskommissar an: Kapitän Frentz habe nicht dafür gesorgt, dass während seiner Wache Ausguck gehalten werde; Frentz habe, seitdem er Führer des »Schweden« war, keine Deviationsbestimmung vornehmen lassen; Frentz habe keine Vergleichung des Patentloggs mit einem Handlogg vornehmen lassen; endlich habe Frentz, als er sich sagen musste, dass er nach seiner Berechnung Land in Sicht bekommen musste, immer noch mit voller Kraft fahren lassen. Herr Rechtsanwalt Eickhoff, den

*) Mit der Veröffentlichung dieser schon am 2. Februar abgehaltenen Seeamtsverhandlung ist absichtlich bis zu dieser Nummer gewartet, weil hier (Seite 76) in einem längeren Artikel, Herr Navigationslehrer Jhnen, an der Hand von Beispielen auf die mit den Vorschriften des Art. 16 der Kaiserl. Verordnung gemachten Erfahrungen hinweist. D. R.)

sich Kapitän A. Frentz als Rechtsbeistand erwählt hatte, suchte in längerer Ausführung die vom Herrn Reichskommissar angeführten Gründe zu entkräften.

Das Secant gab jedoch nach etwa einstündiger Berathung den Spruch dahin ab, dass der Seeunfall durch Kapitän A. Frentz verschuldet sei und demselben die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes aberkannt werde. Von den vom Reichskommissar angeführten Gründen wurde nur der wegen Nichtbestellung eines Ausgucks als nicht ins Gewicht fallend erachtet. Die übrigen Gründe wurden voll anerkannt; ganz besonders wurde Kapitän A. Frentz zum Vorwurf gemacht, dass er nach 3 Uhr nicht die Fahrgeschwindigkeit gemässigt habe.

Vermischtes.

Die Stellung eines **Hafeninspectors für die Stadt Bremen**, mit der zugleich die Stelle eines Schiffs-, Proviant-, Luken- und Ladungsbesichtigers verbunden werden soll, ist bereits von der Senatskanzlei ausgeschrieben. Das Gehalt als Hafeninspector beträgt jährlich 2000 *M.*, steigend nach je fünf Jahren um 500 *M.* bis zum Höchstbetrage von 3000 *M.* Der Hafeninspector erhält ausserdem freie Dienstkleidung. Das Dienst Einkommen als Besichtiger unterliegt der näheren Bestimmung durch die Behörde für das Auswanderungswesen. Unter den Bewerbern sollen Officiere von Dampfern der Handelsmarine bevorzugt werden.

Für das „**Haus Seefahrt**“ in Bremen wurden für 1902 gewählt: zu kaufmännischen Schaffern die Herren Director Eug. Ed. Krug von der Deutschen Bank, Philipp Cornelius Heineken von der Firma Heineken & Vogelsang und Eduard A. Achelis von der Firma Joh. Achelis & Söhne, und als Schifferschaffer die Herren Carl Wiegand, H. Wessels, Carl Nordenholz, H. Baur, B. J. Jaburg, G. W. Pfeifer.

Passageraten nach New-York. Alle Ocean-Dampfschiffahrt-Gesellschaften haben sich beeilt, die Passageraten nach New-York für das kommende Frühjahr und Sommer anlässlich des in Folge der Pariser Weltausstellung zu erwartenden überaus lebhaften Passagierverkehrs durchweg und bedeutend zu erhöhen. Die hauptsächlichste Ratenhöhung der Hamburg-Amerika-Linie betrifft die Deckenajüten, von welchen manche bis zu 50 \$ theurer sind, als im Jahre 1899; auch wird während der Weltausstellung die übliche Preisreducirung für Rundreisebilletts nicht stattfinden. Der Norddeutsche Lloyd sowie die Amerika-Linie haben ihre Raten etwas erhöht, und die Sommersaison dauert um einen Monat länger als in den vorhergehenden Jahren, nämlich vom 1. Mai bis zum 15. Juli. Für die Rückfahrt wird eine 10%ige Reducirung bei Rundreisebilletts gewährt. Die Compagnie Générale Transatlantique erwartet ein grosses Geschäft und tritt daher, mit neuen Dampfern ausgerüstet, in Concurrenz; die Fahrpreise sind um 30—60% erhöht, und die Sommersaison wird um einen Monat erstreckt werden. Die Atlantic Transport-Line kündigt eine Zwischensaison vom 15. März bis zum 15. April an, für welche eine Erhöhung der Preise für Cabinen von 15 \$ per Lagerstätte eintritt; die Sommersaison bringt Erhöhungen von 20—25 \$ per Lagerstätte. Die White Star- und die Cunard-Linien werden in den nächsten Tagen mit den neuen Tabellen erscheinen, welche gleichfalls bedeutende Erhöhungen bringen werden. Die Holland-Amerika-Linie kündigt eine allgemeine 10%ige Erhöhung für ihre Hauptdampfer an; die Cajüten auf dem Salondeck weisen eine Erhöhung von 35 \$ per Lagerstätte auf. Die beiden grossen deutschen Gesellschaften: die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd haben beschlossen, den Zwischendeckpreis von Hamburg und Bremen

nach New-York auf 40 bzw. 37,50 \$ zu erhöhen. Man nimmt hier an, dass diese beiden Gesellschaften dadurch mit Rücksicht auf die zahlreichen Plackereien und Chicanen der New-Yorker Einwanderungsbehörden die unerwünschte Einwanderung nach Amerika ferne halten wollen, da die genannten hohen Raten namentlich die missliebigen italienischen, russisch-polnischen und slovakischen Einwanderer abschrecken werden. Allerdings dürfte dadurch auch die erwünschte deutsche Einwanderung vielfach geschädigt erscheinen, und es wird darauf hingewiesen, dass die Zwischendeck-Preise für die Fahrten von New-York nach Deutschland ganz unverhältnissmässig billiger sind, als jene für die Westfahrten, was um so weniger verständlich sei, als der nach Europa fahrende Zwischendeckpassagier den höheren Fahrpreis doch gewöhnlich viel leichter aufbringen könne, als der Einwanderer nach Amerika. Die grosse Reisesaison nach Europa hat bereits begonnen, und namentlich die nach Italien fahrenden Gesellschaften haben alle Hände voll zu thun. Die nach Genua fahrenden Dampfer der beiden grossen deutschen Linien hatten schon in den letzten Wochen eine aussergewöhnlich grosse Passagierliste. Die Hamburg-Amerika-Linie sah sich dadurch veranlasst, neben der »Auguste Victoria« und dem »Fürst Bismarck« auch die »Columbia« in den Dienst für das Mittelmeer zu stellen. Auch die Dampfer des Nordd. Lloyd, »Kaiser Wilhelm der Zweite«, »Ems«, »Aller« und »Werra« hatten eine ungewöhnlich grosse Zahl von Passagieren an Bord. Da die grossen englischen Gesellschaften durch die Truppentransporte für den Krieg in Südafrika ihrer besten Dampfer beraubt sind, werden wohl die deutschen Gesellschaften, welche trefflich gerüstet auf dem Plane erscheinen, bei dem grossen Exodus nach Europa das Hauptgeschäft machen.

(W.-Ztg.)

Auslegung der „**Nachrichten für Seefahrer**“ bei den auswärtigen deutschen Consulaten. Das Reichsamt des Innern meldet, dass bei sämtlichen Kaiserlichen Consulaten in den auswärtigen Hafenplätzen die „**Nachrichten für Seefahrer**“ nunmehr zur Einsicht der Schiffsführer ausgelegt sind und versuchsweise in Cardiff, Cork (für Queenstown), Falmouth und London auch einige Exemplare zum Einzelkauf oder abonnementsweisen Bezuge für den am Kopfe der Nummern angegebenen Preis vorrätig gehalten worden. Die weitere Bekanntgabe der neuen Einrichtung an die Schiffahrtskreise, die im Auslande u. a. durch Anschlag in den Diensträumen der Consulate gefördert werden wird, darf ergebenst anheimgestellt werden.

Kleine Mittheilungen.

In der am 9. Februar abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrathes und des Vorstandes der **Hamburg-Amerika Linie** ist beschlossen worden, einer auf den 27. Februar einzuberufenden Generalversammlung einen **Antrag auf Erhöhung des Actien-capitals von 65 000 000 *M.* auf 80 000 000 *M.*** zu unterbreiten.

In der am 14. Februar abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrathes der **Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft** ist beschlossen worden, der Generalversammlung nach sehr reichlichen Abschreibungen die Vertheilung einer Dividende für 1899 von **10 pCt.** vorzuschlagen.

In der am 6. Februar abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsrathes der **Deutsch-Australischen D.-G.** wurde beschlossen, der General-Versammlung die Vertheilung einer Dividende von **10 pCt.** wie im Vorjahre für das verflossene Geschäftsjahr vorzuschlagen. Hierbei sind angemessene Abschreibungen auf die Schiffe und eine Ueberweisung von 500 000 *M.* auf Reparatur-Conto berücksichtigt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 12. Februar. Als Mitglied wird Herr Lerche, I. Officier »Francia« aufgenommen. Zur T.-O. »Seemannsordnung« hat das Referat Herr Insp. Opitz. Für Abs. 2 § 26 liegt der Antrag vor, die Worte »in Ermangelung anderweitiger Bestimmung« zu streichen, mit der Begründung, dass zugelassene Vereinbarungen auf beiden Seiten Unzufriedenheiten mit sich bringen. Nach eingehender Debatte wird der Antrag abgelehnt, dagegen ein weiterer Antrag Abs. 3 des § 26 in Fortfall kommen zu lassen, angenommen. Dieser Absatz lautet: »Bei Aufbeuerung auf unbestimmte Zeit soll im Neuervertrag eine Kündigungsfrist angegeben oder in anderer Weise über die Beendigung des Dienstverhältnisses Bestimmung getroffen werden. Ist dies nicht geschehen, so kann jeder Theil in jeden Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, vom Vertrage zurücktreten.« Die Antragsteller weisen darauf hin, dass eine derartig dehnbare Bestimmung nur den Interessen der wirtschaftlich Stärkeren dienen könne, während andererseits ihre Streichung weder die Interessen des Arbeitsgebers noch -Nehmers zu schädigen vermöge. Die §§. 27, 28, 29 werden debattelos angenommen. Zu § 30, Abs. 1, letzte Reihe wird erfolglos beantragt, statt »bei der Anmusterung« (sei dem Schiffsmann der Zeitpunkt zu welchem Dienstantritt erfolgen soll anzugeben) — »in dem Neuervertrag« zu setzen. Im § 31, Abs. 1, wo nur dann der Schiffsmann zwangsweise durch die Ortspolizei zum Dienste herangezogen werden kann, wenn sich am Platze kein Seemannsamt befindet, wird auf Vorschlag des Referenten das Wort »oder« eingefügt, sodass beispielsweise auch dann die Ortspolizei in Anspruch genommen werden kann, wenn ein Seemannsamt am Platze ist, aber dasselbe z. Z. geschlossen war. § 32 wird in der Fassung des Entwurfs angenommen. Der zu § 33, Abs. 1 gestellte Antrag, den Zwischensatz »falls nicht ein Anderes vereinbart ist« mit Bezug auf die zehnstündige Arbeitszeit im Hafen oder auf der Rhede, wird nach längerer lebhafter Debatte abgelehnt. Der Abs. 3 im § 33 wird in folgenden veränderten Wortlaut angenommen: »Den Schiffsofficiere ist im Hafen eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren. Ebenso wie der Schiffsmann sind die Schiffsofficiere entsprechend der Höhe ihrer Gagen berechtigt Ueberstunden zu fordern.« Nächste Sitzung: Montag, den 19. Februar, um **sieben** Uhr. Tages-Ordnung: Seemanns-Ordnung.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 14. Februar. Zur Aufnahme als Mitglieder sind ein Capitän und ein I. Schiffsofficier vorgeschlagen. Auf dem Verbandstage werden folgende Herren zu nachstehenden Gegenständen referiren oder das Correferat übernehmen: Opitz — Seemannsordnung und Lootsenabsetzen bei Elbe-Feuerschiff II; Jerchow — Schulschiffsfrage — Schiffsjungenzwang; Schroedter — Heimschaffungsgesetz — Fischerlichterführung. Eingegangen sind in grosser Anzahl Antwortschreiben von Behörden und Privatpersonen, die s. Z. zur Theilnahme am Verbandstage eingeladen waren. Ausserdem liegen von Brudervereinen mehrere Briefe vor, unter denen einer aus Stettin sich eingehend mit den Schwierigkeiten beschäftigt, die das Lootsenabgeben bei Elbe-Feuerschiff II verursachen. Dieses Beschwerdematerial sowie die zum Ausdruck gebrachten Erfahrungen mehrerer Elbelootsen über den in Rode stehenden Gegenstand, dienten dem Verein als Unterlage und Richtschnur bei Besprechung des Themas. Nach längerer oft recht lebhafter Debatte herrschte einstimmig die Meinung vor, dass eine bewegliche Lootsenstation auf der Unterelbe sehr zu wünschen sei und dass die gegenwärtigen Zustände — wo das Lootsenabsetzen

bei Elbe-Feuerschiff II oder III mit grossem Zeitverlust und auch mit Gefahren verbunden ist — verbesserungsbedürftig sind. In diesem Sinne ist der Delegirte angewiesen, auf dem Verbandstag die Ansicht des Vereins zu vertreten. Nächste Sitzung 21. Februar. Tages-Ordnung: Bericht der Delegirten des Verbandstages.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 8. Februar abgehaltenen sehr zahlreich besuchten Versammlung wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Verschiedene geschäftliche Schreiben; Zuschriften von Mitgliedern von New-York, Cardiff, Kiel und hier. Verlesen wurde sodann aus der »Hansa« eine Verhandlung des Seeamtes zu Flensburg, in welcher sich die Ansichten des Reichscommissars und die des Seeamtes im schroffsten Gegensatz befinden. Es wurde die Frage laut, wie es überhaupt möglich sei, dass ein solcher Unterschied in der Beurtheilung einer Sache vorkommen könnte, dieses könne jedenfalls nur dann eintreten, wenn einer der beiden Parteien von Seeschiffahrt nur sehr wenig Verständniss habe. In diesem Falle sei es aber jedenfalls angebracht, dass der betreffende Herr, bei dem grossen Mangel an Verständniss für die praktische Handelschiffahrt einem Besseren den Platz räume. Verlesen wurde sodann die Stellungnahme des hiesigen Seeschiffvereins zu dem neuen Entwurf der Seemanns-Ordnung, wie sie aus den Referaten hervorgeht. Berichtet wurde sodann, dass die letzte gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder am Sonntag, den 4. ds. Mts., als eine äusserst gelungene betrachtet werden könne. Hierauf wurden noch 2 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 2. Februar 1900.

Im Allgemeinen sind die Frachten in unserem Markte gegen die Vorwoche gestiegen; Charter nach Getreide, Baumwolle und Holz hätten zweifellos zahlreicher abgeschlossen werden können, wäre ein verhältnissmässig geringer Vorrath an passender Räumte nicht hiedrüd gewesen. Alle zu laufenden Raten angebotenen prompten Dampfer fanden fertige Abnehmer. Rheder beginnen ihre Räumte vom Markte zurückzubehalten, weil sie eine weitere Foroirung der Raten erwarten. Wir notiren gegenwärtig für Getreide von »Range« nach Cork f. O. oder einem Hafen Danemarks 3 s 7½ d; 3 s 9 d für zwei Häfen und 3 s bzw. 2 s 6 d für schweres Getreide und Hafer nach ausgesuchten Häfen. Die Nachfrage nach Baumwollerräumte hält an, obgleich sie wahrscheinlich bald durch Preisspeculationsmanöver der Eigenthümer gestört werden wird. Der Bedarf nach Dampfern für allgemeine Zwecke ist ebenfalls recht lebhaft, jedoch werden Kohlenverschiebungen angesichts des grossen Kohlenbedarfs von vielen Punkten Europas fortgesetzt durch Verzögerungen in der Ablieferung und durch Mangel an passender Tonnage stark beeinflusst. — Unser Segelschiffmarkt bleibt still und fest. Kistenöl-Frachten nach dem fernen Osten behaupten sich; in Ermangelung von Räumteangeboten werden keine Charter abgeschlossen. Fassöl-Schiffe werden gänzlich — oder wenigstens grösstentheils — vernachlässigt, weil der Petroleumtransport in der Hauptsache durch Tankdampfer bewirkt wird. Die Nachfrage nach »Lumber«-Räumte vom Golf nach dem La Plata ist nicht sehr lebhaft, mehr als 13 s nach Buenos Ayres sind nicht zu be-

kommen. Von den östlichen Häfen herrscht bessere Nachfrage, auch werden höhere Raten bezahlt. In anderen Linien ist nichts Neues zu berichten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 ¹ / ₂ d	20/	15/	12/6
London,	3 ¹ / ₂ d	22 6	15/	15/
Glasgow,	3 ¹ / ₂ d	22 6	11 3	15/
Bristol	3 ¹ / ₂ d	22 6	12 6	15/
Hull	4d	22 6	15/	15/
Leith	4 ¹ / ₂ d	22 6	15/	17 6
Newcastle	5d	22 6	15/	15/
Hamburg	50 δ	24c.	16 cents.	30 mk
Rotterdam	7 ¹ / ₂ c.	20 cts.	14 cts.	12c.
Amsterdam	8c.	20 cts.	14 cts.	12c.
Kopenhagen	2 9	20/	17 6	20/
Bordeaux	3/3	27 ¹ / ₂ cts.	20c.	\$ 6
Antwerpen	3 ¹ / ₂ d	18 9	12 6	15/
Bremen	50 δ	24c.	18c.	12c.
Marseille	3/	25/	20/	20/a22/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 5-32 c. — Hamburg 27 c.
 — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 40 c.
 — Antwerpen ¹/₂d. — Bremen 27 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

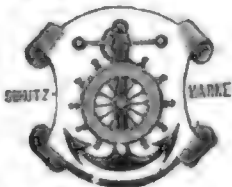
	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr. 3,7 ¹ / ₂ a3 9	3,7 ¹ / ₂ a3 9	3/	3/	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2 4 ¹ / ₂ a3/3	.....	26 ¹ / ₂ a27c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	23 ¹ / ₂ a24c.	21c.	17 ¹ / ₂ c.	25c.

Büchersaal.

Entwurf der Novelle zum Gesetze, betr. die Deutsche Flotte vom 10. April 1898, nebst Begründung. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. Berlin SW12. Preis des Heftes 50 Pf.

Von der im Centralbureau des Admiralstabes der Marine redigirten »Marine-Rundschau«, die mit dem kürzlich erschienenen ersten Heft 1900 ihren elften Jahrgang begonnen hat und weiteren Kreisen alles Wissenswerthe auf maritimem Gebiete, aus eigenen und fremden Marinen, fortlaufend mitzutheilen weiss, ist ein »Sonderheft« erschienen, das den Entwurf der Novelle zum Gesetze, betreffend die Deutsche Flotte, vom 10. April 1898 nebst der »Begründung« enthält. Der Entwurf der Novelle umfasst in drei Punkten: I. Schiffsbestand, II. Indiensthaltungen, III. Bereitstellung der Mittel, während die Begründung sich eingehend über Nothwendigkeit und Umfang der Vermehrung der Kriegsmarine, über Durchführung der Vermehrung, Kosten, Beschaffung der Mittel, über gesetzliche Festlegung der Vermehrung ausspricht. In sechs Anlagen werden nähere Mittheilungen zur Organisation der heimischen Schlachtflotte, über Schiffsbauten und Armirungen, Vermehrung des militärischen Personals, über fortdauernde Ausgaben, Geldbedarfsberechnung für 1901 bis 1916, sowie Abdruck des Flottengesetzes vom 10. April 1898 in übersichtlicher Weise dargeboten. Eine besondere Beilage legt die Steigerung der deutschen Seelinteressen von 1896 bis 1898 dar. Die Kenntniss dieser Begründung der Novelle wird zur eigenen Beurtheilung und richtigen Würdigung der Flottenfrage jedem Deutschen gewiss erwünscht sein.

J. G. Hindrichson Ww. & Co. gegründet Bremerhaven 1847 == Farben-Fabrik ==

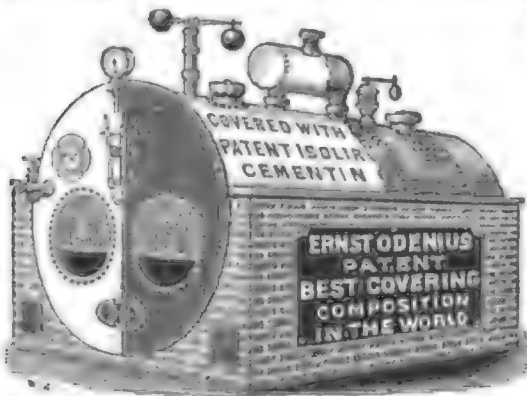


Specialität:

Heitmann's Composition.

Schutzanstrich für Schiffsböden gegen Rost.
Anwuchs von Gras und Muscheln
unübertroffen.

Sämmtliche Farben in Oel angerieben für Schiffsbedarf.
Empfehlungen durch erste Dampfschiffahrts-Gesellschaften.



Mantels & Co. HAMBURG.

Niederlage und Vertretung von
Ernst Odenius' Patent-

Isolirungs-Cementin

Bestes Bekleidungsmittel
für Wärmeleitungen.

Grosse Vortheile vor sämmtlichen anderen
bekannten Isolirungsmitteln bei
unerreichter Haltbarkeit.

== Feinste Referenzen, ==

Lieferanten für Marine, erste Rhedereien und Schiffswerften.

Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (Act.-Ges.) Oldenburg i. Grh.

Regelmässige Dampfschiffahrt
(Kaiserl. Deutsche Packet-Post)

zwischen

Hamburg und Portugal,
Hamburg und Marocco,
via Antwerpen und Gibraltar,

sowie

regelmässige Dampfschiffahrt
zwischen

Bremen, Brake und
Portugal.

Antertigung

sämmtl. Drucksachen.

Eckardt & Messtorff,
Buchdruckerel, Rödingsmarkt Nr. 53.

Hamburg 1897
Silb. Med.

C. Plath Hamburg

Stubbenhuk No. 25.

Fabrik von

nautischen Instrumenten.

Hamburg 1889
Gold. Med.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 8.

Hamburg, den 24. Februar.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Nebel und die Schiffsleitung. (Fortsetzung.) — VII. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Frachtenbericht. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Der am 16. und 17. Februar in Berlin abgehaltene **Verbandstag deutscher Seeschiffervereine**, über den an anderer Stelle ausführlich berichtet ist, hat einen in jeder Weise befriedigenden Verlauf genommen. Die im Laufe des verflossenen Jahres in den Einzelvereinen discutirten Gegenstände unterstanden der Besprechung und Beschlussfassung, an der sich neben den Vertretern vom Reichsamt des Innern besonders Herr Capt. z. S. v. Frantzius vom Reichsmarineamt in einer Weise betheiligte, die ihm mit Recht den Dank der Vereinsdelegirten erwarb. Was wir schon so häufig an dieser Stelle betont haben, zeigte sich von Neuem bei den Verhandlungen, nämlich in Fragen allgemeinem nautischen Interesses, eine enge Zusammengehörigkeit der Kriegs- und Handelsmarine. Schon die abermalige Bestätigung dieser Thatsache könnte genügen, mit Befriedigung auf die Verhandlungen hinzuweisen. Aber, es kommt noch ein weiteres Moment hinzu, das nicht unerwähnt bleiben darf, um jenen Eindruck vom Verbandstage voll und ganz zu rechtfertigen: Die Einigkeit sowie das gleichen Zwecken entspringende und gleichen Zielen zustrebende Bedürfniss aller Delegirten für die Interessen der deutschen Seeschifffahrt im Allgemeinen und des deutschen Seemanns im Besondern zu wirken. Einerlei welche Fragen zur Beantwortung oder

welche Anträge zur Discussion standen, immer kam man, nachdem die Meinungen in sachgemässer Weise geklärt waren, zu einem allseitig befriedigenden Resultat. Jedoch das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit unter der schwarz-weiss-rothen Flagge als Symbol der Einigkeit fand seinen höchsten Ausdruck nach den officiellen Verhandlungen, als Herr Capt. z. S. v. Frantzius als freudig willkommener Gast mit den Delegirten beim Mahle zusammen sass. Dort konnte der Vorsitzende, Herr Capt. Engelmann-Stettin, unter Zustimmung des Gastes, auf dessen Wohl seine Worte ausklangen, von einer Collegialität zwischen Kriegs- und Handelsmarine insofern sprechen, als das Personal Beider »dem grossen blauen Wasser diene und die deutschen schwarz-weiss-rothen Farben hoch halte.« — Dass es immer so bleiben möge, mag unser Wunsch mit Rücksicht auf eine weitere gedeihliche Entwicklung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine sein.

Unter dem Titel „**Ergänzung von Schiffsführern und Schiffsofficieren**“ widmet die englische Fachzeitschrift »The Syren and Shipping« dem unnatürlichen Verhältniss zwischen Angebot und Nachfrage von und nach Schiffen und Steuerleuten eine lange, auch für deutsche Seeleute, beachtenswerthe Abhandlung. Es wird auf die unverhältnissmässig grosse Anzahl von examinirten Seeleuten hingewiesen,

die ihre Kräfte auf dem Arbeitsmarkt anbieten und demgemäss das Angebot in demselben Maasse erhöhen, wie die Nachfrage abnimmt. Dieser unnatürliche Zustand hat in erster Linie zu einer Verschlechterung der wirthschaftlichen Lage der Schiffsofficiere geführt. Nicht minder hat aber auch ihre sociale Stellung gelitten. Denn die Entlassung eines Stouermanns, ja eines Schiffers wegen eines geringfügigen Fehlers aus den Diensten einer Rhederei, der er lange Jahre seine ganze Kraft gewidmet hat, ist gegenwärtig so sehr an der Tagesordnung, dass Niemand, selbst der Gemaassregelte nicht, die Durchführung solchen Gebrauchs für eine Härte hält. Die Schiffervereine haben seit langer Zeit auf Mittel und Wege zur Aufbesserung der Lage ihrer Mitglieder gesonnen. Sie empfahlen dem Parlament das sog. Flaggen-gesetz zur Annahme und glaubten durch die Bestimmung, Ausländer vom Mitbewerb fernzuhalten, die wirthschaftliche Lage ihrer Landsleute zu bessern. Die Frage, ob dieser Antrag, wäre er durchgeführt worden, den erwünschten Erfolg gehabt hätte, ist müssig, weil infolge der begreiflichen Abneigung und des geschickt concentrirten Widerstandes der Rheder die Lebensbedingungen des Vorschlages unerfüllt blieben und ihm deshalb ein vorzeitiges Ende bereitet wurde. Das eingangs genannte Blatt, nachdem es das Fehlschlagen der oben erwähnten Bestrebungen in geschilderter Weise registriert hat, kommt mit einem neuen Vorschlag, von dem es zwar voraussetzt, dass er auf hartnäckigen Widerstand stossen wird, jedoch glaubt, durch seine Verwirklichung die gewünschte Abhilfe zu bringen. Es handelt sich kurz gesagt, um eine Verschärfung der Prüfungsvorschriften für Schiffer und Steuerleute. Werden an die examinirten Seeleute, in theoretisch-fachmännischer Hinsicht, erhöhte Anforderungen gestellt, so muss, wie dann der Zudrang an Mitbewerbern abnimmt auch die Heuer steigen und die Behandlung besser werden. Mit kurzen Worten: Angebot und Nachfrage kommen dann wieder in ein richtiges Verhältniss. —

Wir müssen dem englischen Blatto insofern Recht geben, als es eine energische Bekämpfung seiner Vorschläge als sicher voraussetzt. Es sei hierbei nur an den auch von uns s. Z. sympathisch begrüsstcn Antrag einer Anzahl deutscher Capitäne und Schiffsofficiere mit Bezug auf die Forderung nach erhöhten Kenntnissen in der deutschen Sprache erinnert. Mit Ausnahme der Antragsteller waren Alle gegen den Vorschlag, der allerdings, gleich dem oben erwähnten englischen, als Endziel eine Gagen-Aufbesserung bezweckte. Zwar konnte der Antrag nur in Form einer Anregung auftreten, weil seine Befürworter wussten — oder wissen mussten — selbst, wenn die Rheder dem Vorschlage Sympathie entgegengebracht hätten, seine Durchführung so lange unmöglich bleibt, als nicht

die Reichsmarine an ihre Einjährig-Freiwilligen erhöhte Kenntnisse in der deutschen Sprache stellt. Der Bundesrath, der im Verordnungswege die Prüfungsvorschriften erlässt, kann und wird nicht einen fehlerfreien deutschen Aufsatz als Bedingungsaufgabe fordern, weil zu einer solchen Bestimmung kein öffentliches Interesse vorliegt. Und der Reichstag scheint uns nicht das Forum zu sein, das auf Wünsche, die einen mehr privaten Charakter tragen, eingehen kann.

Wie bekannt, hat Capitän **Sverdrup** auf der „Fram“ den Versuch unternommen, auf dem alten von Kane bereits versuchten Wege durch den Smythsund und Kennedy-Canal längs der grönländischen Westküste gegen den Nordpol vorzudringen. Nach unseren gegenwärtigen Kenntnissen der Eismeerverhältnisse im arktischen Polarmeer ist dieser Weg freilich einer der unpraktikabelsten, die es giebt und im ganzen vielleicht noch ungeeigneter als der Weg den einst Koldewey, mit der deutschen Polarexpedition längs der grönländischen Ostküste einschlug. Indessen ist Sverdrup ein erfahrener Eismeerschiffer als sein genannter Vorgänger, auch ist sein Schiff besser für die Eisfahrt geeignet. Man wird daher abzuwarten haben, was er erreicht. Ueber den bisherigen Verlauf des Unternehmens, soweit es bekannt ist, bringt die geographische Zeitschrift folgende Mittheilung. Sverdrup erreichte am 5. August 1898 Upernivik, die nördlichste Siedelung im dänischen West-Grönland, fuhr von dort am 7. August weiter, wurde aber schon am 17. August beim gegenüberliegenden Ellesmere-Land in der Nähe vom Cap Sabine vom Eise am Weiterdringen verhindert. Die „Fram“ ging daher bei Cocked Hat, einer kleinen Insel etwas nördlich vom Cap Sabine, ins Winterquartier. Von hier aus wurden im Laufe des Winters über den Hayes-Sund und auf dem Ellesmere-Land mehrere Reisen unternommen. Die Kälte war im Winter sehr streng; man beobachtete bis zu -50° C. Am 7. Juni erkrankte der Arzt Dr. Svendsen und starb am 11. Juni. Erst am 4. August d. J., ungefähr einen Monat später, als man erwartet hatte, kam die „Fram“ vom Eis los und fuhr nordwärts, aber schon im Kane-Becken hinderte schweres Eis am Weiterkommen. Infolgedessen kehrte das Schiff um und fuhr zum Foulke-Fjord, wo man die „Windward“ mit Peary an Bord antraf. Am 11. August schieden hier die beiden voneinander. Sverdrup steuerte nordwärts, um nochmals zu versuchen, durch das Kane-Bassin zu kommen. Seine Absicht war, bis zum Robeson-Canal, der ins Polar-Meer führt, zu fahren, und dort zu landen und Schlittenreisen auszuführen. Sollte es nicht gelingen, so

weit vorzudringen, dann will Sverdrup mit den Theilnehmern, die vom Schiff zu entbehren sind, an der erreichten Stelle überwintern, zu welchem Zweck auf der »Fram« ein kleines Gebäude fertig gezimmert wurde. Das Schiff selbst soll dann südwärts gehen, in Grönland oder Island überwintern und die Sverdrup'sche Schlitten-Expedition im nächsten Sommer an der Ostseite Grönlands erwarten.

Gelingt es den von einigen Capitalisten entworfenen Plan zur Ausführung zu bringen, so wird die **schottische Heringsflotte** eine bedeutende Vergrößerung erfahren. In Dundee und Edinburg ist zur Zeit eine Gesellschaft in der Bildung begriffen, die mit einem Capital von ca. vier Millionen Mark Heringsdampfer bauen und in Betrieb setzen will. Aber nicht diese Thatsache ist der besonderen Erwähnung werth, sondern hauptsächlich der Umstand, dass die praktischen Fischer selbst an dem Betriebe theilhaftig sein sollen. Man beabsichtigt die zu bauenden Fahrzeuge an Fischer, die für eigene Netze sorgen und den Kaufpreis abverdienen sollen, zu verkaufen. Die Verwaltung des ganzen Betriebes verbleibt in den Händen der Capitalisten bezw. der Gesellschaft, die den Nettopreis des Fahrzeuges als Credit für die Schiffe berechnen wird. Auf Grund gemachter Erfahrungen ist man zu dem Schlusse gekommen, dass eine Besatzung von vier Personen in drei Jahren ein Boot von 2000 £ als Eigenthum erwerben kann. Während der letzten Saison hätten sich nach der »D. F.-Ztg.« einige Boote wohl zweimal freimachen können, so viel verdienten sie; und dies nicht allein mit Dampfern sondern auch mit Booten ohne Dampfkraft; letzteres waren jedoch aussergewöhnliche Fälle. An verschiedenen Plätzen von einiger Bedeutung will man Agenturen errichten, während das Hauptcontor in Aberdeen bleibt. Die Besprechungen tragen noch einen Privatcharakter und scheinen noch nicht reif zur Veröffentlichung zu sein, doch ist davon, wie es scheint, schon das eine oder andere bekannt geworden.

Nach einem Bericht des amerikanischen Consuls in Norwegen sollen in der Nähe von Island grosse Mengen Fische vorkommen. Letzthin hat sich in Seydisfjord auf Island eine **grosse Fischerei-Gesellschaft** gebildet mit Holland als Hauptmarkt. Die Gesellschaft unter dem Namen „Gardar Fishing Company“ will ihre Unternehmungen in diesem Jahre beginnen mit einer Flotte von fünfzehn Dampfern und zwanzig Segelschiffen. Die nöthigen Geldmittel werden zumeist von englischen Capitalisten zugesprochen, wenn auch das Geschäft auf andere

überging und jetzt unter der Controlo des dänischen Vico-Consuls steht. Die Directoren planen gegenwärtig den Bau von Häusern und Landungsplätzen und treffen Vorrichtungen, um die Fische bis zur Unterbringung auf den holländischen Märkten möglichst gut aufzubewahren. Eine Anzahl von 60—70 Arbeitern ist damit beschäftigt, im Thale von Seydisfjord ein Bassin zu bauen, welches durch Verbindung mit einem Flusse mit Wasser gefüllt werden und das erforderliche Eis zum Verpacken der Fische liefern soll. Das Eis soll durch eine electrische Bahn nach der Niederlage der Gesellschaft in Bodareyri befördert werden.

Die uns in freundlicher Weise vom Vorstand der **Seeberufsgenossenschaft** zur Kenntnissnahme zugesandten **Circulare** betreffend Schiffsöfen, Comosse, Streckkleinen bei Deckladung, gesundheits-schädliche und feuergefährliche Farben, ärztliche Untersuchung der Mannschaften vor der Anmusterung und Prüfung in der Gesundheitspflege, werden in nächster Nummer zum Abdruck gelangen: wir sind Platzmangels halber diesmal leider gezwungen, nur auf ihr Erscheinen hinzuweisen.

Der Nebel und die Schiffsleitung.

Von Navigationslehrer Henken.

(Fortsetzung.)

Aber warum muss nun jeder englische Capitän seine Stellung einbüßen und damit wirtschaftlichem Elend verfallen, wenn er bei Nebel auf freiem Weltmeere mit mässiger Geschwindigkeit, wie es das Gesetz vorschreibt, fährt? Die Antwort lautet: Weil die Interessen der grossen Dampferlinien keine solche Verzögerungen in den Reisen vertragen; weil die Rentabilität des Unternehmens und damit der ganze Bestand desselben in Frage gestellt wird; weil die Anforderungen der Passagiere, weil Handel und Industrie, als Interessenten des Frachtverkehrs, die möglichste Beschleunigung der Reise fordern; weil die Postverwaltungen bestimmte und kurze Fahrzeiten innegehalten wissen wollen, widrigenfalls sie die Rhedereien mit schweren Conventionalstrafen belegen und ihnen die Post entziehen; und weil letzten Endes Seemacht und Seegeltung mit auf der Leistungsfähigkeit der nationalen Handelsflotte beruht, diese aber in die Brüche geht, wenn die Leistungsfähigkeit nicht ausgenützt werden kann. Wer will denn grosse, ungeheuer kostspielige Ozeandampfer von 23 Knoten Geschwindigkeit bauen und sie der Landesregierung als Hilfs-

krouzer zur Verfügung stellen, wenn deren hohe Geschwindigkeit nicht ausgenützt werden kann und sie infolgedessen mit leeren Cajüten und Postkammern über das Weltmeer fahren?

Man darf hierbei nicht vergessen, dass auf den Gewässern, wo diese Riesenschiffe hauptsächlich in Frage kommen, auf der Ueberseestrecke von England nach der Küste Nordamerikas, ausserordentlich viele Nebel herrschen. Im Herbst und Frühjahr ist Nebel der normale Zustand der Witterung an der amerikanischen Küste und auf den Banken von Neufundland. Es ist nicht zuviel gesagt, wenn behauptet wird, dass während des dritten Theils einer Reise nach Nordamerika die Schiffsleitung mit Nebel zu rechnen hat; es kann zutreffen, dass ein Schiff länger als die halbe Zeit der ganzen Ueberseetour mit Nebel und dickem Schneefall kämpfen muss.

Es braucht ja nicht weiter ausdrücklich betont zu werden, dass alle Gründe und mögen sie noch so schwerwiegender Natur sein, dass alle Einwendungen, alle diese Interessen und Forderungen, wie wir sie oben aufgestellt haben, niemals eine Rechtfertigung für die Uebertretung des Art. 16 des Seestrassenrechts enthalten können. Das Gesetz ist unbeugsam und unerbittlich. Die Capitäne und Officiere haben die Vorschrift zu beachten und sie müssen bei Nebel mit mässiger Geschwindigkeit fahren, es sei denn, dass sie beispielsweise ein brennendes Schiff unter den Füßen haben. In solchem Falle ist nach Art. 27 ein Abweichen von der Vorschrift erforderlich, weil es sich hierbei um Abwendung einer unmittelbar drohenden Gefahr handelt. Aber in welcher Lage befindet sich der Capitän eines grossen Passagierdampfers, der tagelang im Nebel und dickem Wetter steckt? Er soll seine Fahrt mässigen; statt mit 20 Knoten läuft er vielleicht mit 12 oder 10 Knoten; aber der Nebel wird so dick, dass er den Vordertheil nicht einmal erkennen kann und vielfach haben schon die Gerichte die Forderung aufgestellt, bei sehr starkem Nebel sei die Fahrt ganz einzustellen. Also er stellt sie ganz ein; er liegt mit seinem Schiff, das eine Riesensumme gekostet, das fast einen Besatzungsstand von einem halbttausend Mann hat, das ausserdem auf der Passagierliste noch fünfzehnhundert Namen aufweist, stunden- vielleicht tagelang unthätig auf derselben Stelle. Und drüben warten Tausende in banger Erwartung auf die Ankunft ihrer Lieben; warten andere Tausende auf wichtige, entscheidende Briefe und Nachrichten, ganz zu geschweigen von den angstvoll harrenden Kaufleuten, die ihre werthvolle Ladung gebrauchen. Ob die Gemüthsverfassung des Capitäns, ob sein Geist wohl lange wird diese fürchterlichen Foltersqualen ertragen können? Ob er nicht die Zähne zusammenpresst, mit krampfhaftem Griff den

Maschinentelegraphen umspannt, dann einen Ruck, da steht es unabänderlich wie sein Entschluss: »Volldampf vorwärts!« — Aber wehe ihm, wenn ein Unglück eintrifft!

In der That ist der deutsche Schiffsführer und mit ihm der deutsche Officier der Handelsmarine in einer ausserordentlich schwierigen Lage. Eingestandenermaassen kümmern sich die englischen Capitäne auf freiem Weltmeer (in der Nähe des Landes ist die Sache eine andere) nicht im Geringsten um den Art. 16 des Seestrassenrechts, wenigstens insofern als die grossen Linien in Betracht kommen. Die Capitäne dieser mächtigen Gesellschaften erklärten dem Fog-Committee: »we will take our chance of collisions, and convictions of manslaughter, loss of certificates etc., denn das Gesetz ist verkehrt, es ist unseemännisch und mehr geeignet Zusammenstösse zu verursachen, als zu verhindern.« Der deutsche Schiffsführer hat sich sonach bei Nebel und dickem Wetter beständig vor Augen zu halten, dass er von einem grossen Engländer von hinten überrannt werden kann. Dass diese Eventualität, mit der beständig zu rechnen ist, die Befolgung der internationalen Vorschrift nicht erleichtert und die subjective Auffassung von der Dichtigkeit des Nebels dahin beeinflusst, denselben für weniger dicht zu halten, liegt auf der Hand. Denn das Schlimmste, was einem Schiff auf See zustossen kann, ist wohl das Ueberranntwerden von achtern und es giebt nur ein Mittel dieser Gefahr zu ent-rinnen, ein wirksames Mittel, das aber das Gesetz im Interesse des Gesamtwohl verbietet: die Auf-rechterhaltung der vollen Fahrt.

Aber noch in anderer Hinsicht ist die deutsche Schiffsleitung zu ihrem Nachtheil in einer viel schwierigeren Lage als die englische. Der Engländer hat gut reden, er will seine Chance of collisions stehen; er verliert höchstens sein Patent auf ein paar Wochen oder Monate; aber der deutsche Seefahrer verliert sein Patent und damit seine Berufsehre für immer, womit er in der Regel mit seiner ganzen Familie dem Elend anheim fällt. Fürwahr eine sehr harte Strafe, die unseres Erachtens im Sinne der englischen Gesetzgebung gemildert werden müsste; nicht allein, weil diese angemessener erscheint für ein Versehen, einen Irrthum, eine falsche Auffassung, sondern auch weil sie im Interesse der weiteren Entfaltung unserer Seemachtstellung geeignet ist, den Zuzug zur Officierscarrière in der Handelsmarine zu vermehren, womit die Klagen über den Mangel an Schiffsofficiern in Wegfall geriethen, namentlich wenn zur weiteren Verstärkung des Zuzuges die Schiffsofficierstellung eine wünschenswerthe Aufbesserung erfahren könnte.

Besonders schlimm ist es nun, dass die internationale Rechtsprechung in dieser Materie — die deutschen Urtheilsfällungen mit eingeschlossen —

keine Uebereinstimmung aufweist, dass also der Seemann gar nicht einmal durch die juristischen Urtheile erfährt, welche Geschwindigkeit in jedem besonderen Fall als eine mässige zu betrachten ist. Die Schiffsleitung ist demnach in jedem Specialfalle auf ihre eigene Auffassung, ihr eigenes Urtheil angewiesen. Letzteres könnte ja von einer gewissenhaften Schiffsleitung als eine Wohlthat empfunden werden, wenn sie dabei nur nicht der drohenden Eventualität eingedenk sein müsste, durch Richterspruch kann späterhin ausgesprochen werden: deine Auffassung war eine verkehrte, du verfallst deswegen der Patententziehung und damit dem wirtschaftlichen Ruin und ausserdem gehörst du auf die Anklagebank wegen fahrlässiger Tödtung. Mehr wie je zuvor steht der Seemann unserer Tage, sofern er sich in leitender Stellung befindet, vor ausserordentlich schwerwiegenden Entscheidungen; er muss mit dem Einsatze seiner ganzen Person und seiner ganzen Existenz auf dem Posten stehen und nur zu häufig entspricht der Lohn für seine verantwortungsvolle Thätigkeit nicht den bescheidensten Ansprüchen. Wer aber die Verhältnisse der Seefahrt aus eigener Erfahrung kennt, wer da weiss, unter welchen Erschwerungen und Gefahren der Seemann seine folgeschweren Entscheidungen zu treffen hat, der wird im Sinne wahrhafter Gerechtigkeit, sofern er bei gerichtlichen Entscheidungen mitzuwirken hat, selbst dann zur Milde gestimmt sein, wenn bei Unglücksfällen auf See Menschenleben verloren gegangen sind und die vielleicht irregeleitete öffentliche Meinung einen Sündenbock sucht. Im Uebrigen aber wäre man angesichts der obwaltenden Verhältnisse versucht zu sagen, für den Capitän, dem bei Nebel ein Zusammenstoss mit Verlust von vielen Menschenleben widerfährt, wäre es am Besten freiwillig mit seinem untergehenden Schiff den Tod zu suchen, nachdem er seine letzten Kräfte für die Rettung von Menschenleben eingesetzt hat. Und doch werden aus dem furchtbaren Chaos der Zerstörung und des Schreckens sich im Geiste des Capitäns die geliebten Gestalten von Weib und Kind losringen, sie werden, angsterfüllt, flehend die Hände erheben! Erhalte dich uns! Du bist unser einziger Freund, unser Beschützer, unser Ernährer! Dein Tod ist unsere Verzweiflung, unser Elend, unsere Trauer und unser unauslöschlicher Schmerz! —

Kommen wir zur internationalen Rechtsprechung und zu deren Nichtübereinstimmung. Eine Fahrt von 10 Knoten bei Nebel ist vom Appellhofe zu Montpellier am 10. 7. 89 zu hoch bezeichnet; eine solche von 11 Knoten bei dickem Wetter in dem Erkenntniss des Appellhofes zu Poitiers vom 25. 3. 96 und durch Erkenntniss des Cassationshofes vom 30. 11. 1896. Durch das englische Gericht, High Court of justice, ist am 17. 7. 90 sogar eine Fahrt

von 4 Seemeilen bei dichtem Nebel in der Nähe von Ushant zu hoch befunden. Ferner theilt unter anderen der Engländer Pritchard auch folgende Entscheidungen mit. Zu hoch befunden wurden: Auf der Oceanroute nach New-York 7 Knoten, 200 Seemeilen ab Sandy Hook; 11 Knoten im Canal bei Dungeness bei diesiger Luft in der Nacht; 7 bis 8 Knoten bei dickem Nebel in der Nähe von Flamborough Head; 4 bis 5 Knoten in der Ostsee bei ebensolcher Witterung.

Ganz anders urtheilt aber das Handelsgericht zu Havre am 9. 8. 87 und der Appellhof zu Rouen am 28. 12. 87. Hier handelt es sich um die Collision des französischen Schnelldampfers »Champagne« und der »Ville de Rio de Janeiro« bei starkem Nebelwetter. Die »Champagne« fährt mit $14\frac{1}{2}$ Seemeilen in der Stunde und diese Geschwindigkeit wird trotz des Nebels nicht für zu hoch erachtet, mit der Begründung in erster Instanz, ein so grosses Schiff wie die »Champagne« müsse eine Geschwindigkeit behalten, welche schnelle und wirksame Manöver und ein rasches Ausweichen bei dem Hören von Nebelsignalen gestatte; ohne genügende Fahrt sei auf kurzer Entfernung ein Ausweichen nicht möglich. Und der Appellhof fügte hinzu: »tout en conservant à son navire ses capacités d'évolution, le capitaine T. a réalisé une diminution de vitesse en rapport avec les circonstances,« indem der Capitän T. seinem Schiffe die Manövrierfähigkeit bewahrte, hat er gleichwohl eine Verminderung der Fahrt vorgenommen, die den Umständen angemessen war. Ganz im Gegensatz zu den obengenannten Urtheilen wurde hier von beiden Instanzen anerkannt, dass 14,5 Seemeilen eine mässige Geschwindigkeit im Sinne des Seestrassenrechts sei, sogar bei starkem Nebel.

Aber nicht allein haben andere Urtheile eine Herabminderung auf 4 bis 5 Seemeilen verlangt, dieselben sind, wie schon erwähnt, sogar manchmal dazu übergegangen, eine volle Einstellung der Fahrt zu fordern. So kommt Marsden auf Grund englischer und amerikanischer Rechtsprechung zu dem Schluss, ein Schiff müsse die Fahrt ganz einstellen, wenn der Nebel sehr dicht ist. So heisst es auch in einem anderen von Admiralitätsrath Perels*) mitgetheiltem Urtheil: »the engines must be reduced to dead slow, and if that is not sufficient they must be stopped from time to time.«

(Schluss folgt.)

*) Verhalten der Seeschiffe bei unsichtigem Wetter nach dem internationalen Seestrassenrecht von F. Perels, Wirkl. Geh. Admiralitätsrath. Mittler & Sohn, Berlin. Eine lehrreiche und bedeutende Schrift, die umfassendes Material in scharfsinniger Darstellung bringt.

VII. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine.

I. Tag.

An Stelle des durch Unpässlichkeit verbinderten bisherigen Verbandsvorsitzenden, Herren Capt. Woitschewsky-Hamburg, eröffnete Herr Capitän Engelmann-Stettin den VII. Verbandstag. Er begrüßte die Vereins-Delegirten und hiess die von den einzelnen Regierungsressorts auf erfolgte Einladung entsandten Vertreter herzlich willkommen. Erschienen waren: Capitän z. S. v. Frantzius vom Reichsmarineamt, Geh. Ober-Regierungsrath v. Jonquières und Geh. Regierungsrath Donner, Director Middendorf vom Germ. Lloyd, Mehrere Reichsämter, sowie der Hamburger Senat stellen ihre Vertretung in Aussicht.

Die einzelnen Vereine hatten folgende Delegirte entsandt: Hamburg den Verbandsschriftführer Herrn Ed. Lewens, dann die Herren Capt. Opitz, Jerchau, Schroedter; Bremerhaven Herrn Navigationslehrer Prahm; Stettin die Herren Capt. Engelmann und Blanck; Lübeck die Herren Capt. Bendfeldt und Lohmer; Flensburg Herrn Navigationslehrer Pfeiffer.

In einem kurzen Geschäftsbericht stellt der Vorsitzende, Capitän Engelmann, mit Genugthuung fest, dass die Reichsregierung verschiedene vom Verband geäusserte Wünsche berücksichtigt habe, z. B. die Verbesserung des Feuerschiffs auf Arcona, die Errichtung einer Nebelstation auf Gothland, die Wittwen- und Waisenversorgung. Letztere sei namentlich in Folge der warmen Fürsprache des Reichstagsabgeordneten Commerzienrath Rösicke erreicht worden. Weiter führt der Vorsitzende aus: »Wir müssen constatiren, dass der deutsche Handel, die deutsche Industrie, wie auch die deutsche Seeschiffahrt einen Aufschwung genommen haben, den vor 20 Jahren wohl Niemand geahnt hat und der den Neid anderer Nationen erregt hat. Wenn Das geschehen ist, so haben wir es dem energischen Eingreifen des Kaisers zu danken. Er ist mit weitausschauendem Blick bestrebt, dem deutschen Handel und der Seeschiffahrt neue Bahnen zu eröffnen. Wenngleich wir unsere Treue und Ergebenheit nicht besonders zu versichern brauchen, so bitte ich Sie doch, unsere Versammlung mit einem dreifachen Hoch auf Sr. Majestät einzuleiten. Nachdem Das geschehen, erhält das Wort Redacteur Schroedter-Hamburg.

»Als der Reichstag in voriger Woche die von der Reichsregierung eingebrachte Flottennovelle behandelte, wurde von flottengegnerischer Seite die Behauptung ausgesprochen, die aus dem Volk kommenden Stimmen für die Vorlage seien in einer Hurrahstimmung oder in Erwartung auf Ordensauszeichnungen gegeben. Eine bessere Gelegenheit, diese Behauptung zu widerlegen giebt es nicht, wenn der Verband Deutscher Seeschiffervereine, hinter dem beinahe 1000 deutsche Schiffsführer stehen, die man wohl weder der Ordensstreberei noch des Hurrahpatriotismus zeihen wird, eine Resolution annimmt, in der allseitige Zustimmung zum Flottenentwurf ausgesprochen ist.«

Die Resolution, welche nach kurzer Begründung des Antragstellers einstimmig und beifällig angenommen wird, lautet:

»Der am 16. Februar in Berlin tagende Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine begrüsst den von der Reichsregierung eingebrachten Entwurf einer Novelle zum Gesetze betr. die deutsche Flotte vom 10. April 1898 mit ungetheilter Befriedigung, weil der Verband nicht nur von einer starken deutschen Kriegsflotte eine ungetrübte Weiterentwicklung der einheimischen Handelsmarine erwartet, sondern weil ihm erfahrungsgemäss bekannt ist, dass achtungsgebietende Seestreitkräfte eine unbotmässige Behandlung der nationalen Flagge im Auslande unmöglich machen.«

Hierauf wählen die Delegirten Herrn Capt. Engelmann-Stettin einstimmig zum Vorsitzenden des Verbandes und den Verein Deutscher Seeschiffer-Hamburg zum geschäftsführenden Verein.

1) **Schulschiffe. — Schiffsjungenzwang.** Referent Capt. Jerchau-Hamburg führte aus:

Die Schulschiffsfrage sei alt. Es sei schon mehrfach der Plan in Erwägung gezogen worden, durch ein Schulschiff dem Mangel an Schiffspersonal abzuhelfen. Man sei aber stets wieder, aus ihm unbekannten Gründen, davon abgekommen. Die jetzt von Neuem aufgetauchte Idee verdiene zwar beifällig aufgenommen zu werden, ihre Durchführung verspreche aber nicht den beabsichtigten Zweck, denn man schaffe mit den auf Schulschiffen erzogenen Jungen nur Treibhauspflanzen. Der Schiffsjunge werde am besten nach altem Brauch auf einem Segelschiff ausgebildet. Dem Mangel an Schiffsjungen könne vielleicht abgeholfen werden, wenn der Staat für die Ausbildung von Schiffsjungen Prämien zahle oder die Dampfschiff-rhedereien zu einer Contribution verpflichtet werden. Zweifellos würde eine bessere Bezahlung der Seeleute dem Mangel abhelfen. Man sehe heute im Hafen tausende ehemalige Seeleute als Schauerleute. Redner unterbreitet der Versammlung folgenden Antrag des Hamburger Vereins:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg ist überzeugt, dass sowohl der zur Zeit herrschende Mannschafsmangel als auch die der Verbesserung bedürftige seemännische Qualität unseres Schiffspersonals in der Handelsmarine schneller und erfolgreicher durch Einführung des Schiffsjungenzwanges als durch Errichtung von Schulschiffen gehoben wird.«

Correferent Navigationslehrer Prahm-Bremerhaven entgegen hierzu in sehr eingehender und ausführlicher Weise. Der in letzter Zeit hervorgetretene Mangel an Deckmannschaften und Steuerleuten sei eine auffällige Erscheinung. Früher widmeten sich die jungen Leute mit Lust und Liebe dem seemännischen Beruf. Jeder Junge, der zur See ging, hatte, wenn er intelligent und ordentlich war, Aussicht, Capitän zu werden. Diese Aussicht lockte. Der intelligente Junge hatte Gelegenheit, fast kostenlos die Navigationsschule zu besuchen. War er Capitän, so war er sein eigener Herr; ein kleiner zwar, aber ein kleiner Herr ist immer noch besser als ein grosser Knecht. Das Alles habe sich geändert. An der Ostsee sei es mit den kleineren und mittleren Schiffen schnell bergab gegangen. Die jungen Capitäne, die Steuerleute und Deckmannschaften waren gezwungen, zur Nordsee zu gehen. In Folge des Andranges mussten sie aber lange warten und wandten sich schliesslich einer Beschäftigung am Lande zu. Dazu kam die grosse Bedrängniss der Segelschiffahrt. Die Mannschaften wurden aufs Aeusserste beschränkt, die Capitäne weigerten sich daher, Schiffsjungen mitzunehmen. Heute muss gesagt werden, dass es, wenn die deutsche Schiffahrt sich weiter entwickeln soll, so nicht weiter gehen kann und dass etwas gehoben muss. Diese Uebelstände haben den Lloyd bewogen, ein Schulschiff einzurichten. Das Schiff (Segelschiff) soll als Frachtschiff mit 40 Jungen an Bord hinausgeschickt werden, nach einem Jahre noch 40 und im dritten Jahre weitere 40 Schiffsjungen ausbilden. Es werden zwei Lehrer mitgegeben. Redner tritt im gewissen Sinne dem Hamburger Antrag bei, nur widerspricht er der Forderung einer staatlichen Vergütung. Die Rhederei sei noch nicht so schlecht gestellt, dass sie beim Staate Betteln zu gehen brauche. Falls sich zeigen sollte, dass die Segelschiffe für den Zweck nicht ausreichen, müssten Schulschiffe ausgerüstet werden.

Geh. Ober-Reg.-Rath v. Jonquières vom Reichsamt des Innern hält die Frage der Prämierung aus Staatsmitteln für die Schiffsjungenausbildung nicht für so ganz unberechtigt. Die Segelschiffahrt sei zurückgegangen, und man könne dem Rheder nicht zumuthen, unentgeltlich einen Jungen mitzu-

nehmen, der ihm Kosten verursacht und Nichts einbringt. Redner lenkt die Aufmerksamkeit dann auf den Deutschen Schulschiffsverein, der ein seegehendes Schiff zu Ausbildungszwecken einrichten will. Es sollen zunächst ca. 150 Jungen auf das Schiff gegeben werden, die dort ein Jahr bleiben und die Schiffsjungenzeit absolviren sollen. Die Summe der Aufwendungen steht noch nicht fest, es dürfte aber nicht mehr als 300 *M* kosten. Das Schulschiff des Lloyd dagegen sei zugeschnitten für Jungen, die später Officiere werden wollen. Für die Handelsmarine würde durch den Verein ein ganz ansehnlicher Zuwachs geschaffen werden, ohne dass der Staat einzugreifen oder der Schiffsjungenzwang einzutreten brauchte.

Opitz-Hamburg spricht sich gegen den Schiffsjungenzwang aus. Schroedter glaubt, dass auch das Reichsmarineamt ein Interesse an der Schiffsjungenfrage haben müsse. Ein Vertreter des Vereins Lübeck ist für den Schiffsjungenzwang.

Pheiffer-Flensburg verweist auf die guten Erfahrungen, die man in Dänemark mit den Schulschiffen gemacht habe.

Capitän z. S. v. Frantzius bezeichnet die Annahme als zutreffend, dass das Reichsmarineamt ein grosses Interesse daran habe, eine möglichst grosse Zahl seemännischer Mannschaften an Bord zu haben. Die Bedenken gegen die Schulschiffausbildung könne er nicht theilen.

Bei der Abstimmung erklärt sich der Verband unter Ablehnung des Hamburger Antrages für folgende Resolution.

»Der Verband Deutscher Seeschiffvereine hält die Einrichtung von Schulschiffen für ein nützliches Mittel zur Beseitigung des Personalmangels und zur Hebung der minderwertigen seemännischen Qualität des Schiffs-personals.«

2) Heimschaffungsgesetz. Referent Navigationslehrer Prahm-Bremerhaven bemerkt: Im Interesse der Disciplin sei das Gesetz wünschenswerth. Gegen § 1 und 2 ist kaum etwas einzuwenden; § 3 und 4, besonders letzterer, haben zu lebhaften Debatten angeregt. Im § 3 müsste genau definirt werden, was unter einem angemessenen Raum für einen heimzuschaffenden straffälligen Seemann im Sinne des Gesetzes zu verstehen sei. Jedenfalls sei damit ein ausbruchssicherer Raum zu verstehen. Auf den Reichspostdampfern seien diese zweifellos vorhanden. Trotzdem gelinge es regelmässig den Gefangenen, zu entweichen. Der Verein »Weser« hege die Befürchtung, dass die Staatsanwaltschaft — bis zum Beweise des Gegentheils — die Capitäne als den schuldigen Theil für die Entweichung ansehen werde. Der § 4 besagt, dass der Straffällige als Gefangener zu behandeln sei. Der Verein erachte es als nothwendig, dass, wo es irgend möglich sei, ein Begleiter mitgegeben werde, und dass das Gesetz genau bestimme, was der Capitän gegen die Entweichung zu thun habe. Unter diesen Cautelen würde der Verein gegen die Haftbarkeit des Capitäns Nichts haben, da doch Einer schliesslich haftbar sein müsse.

Correfereut Redacteur Schroedter vertritt als Mitglied des Hamburger Vereins dessen Beschluss, den Entwurf pure abzulehnen. Er erinnert an die Verantwortungslast und die Aufregungen, welche dem Capitän erwachsen, ferner geht er auf die Disciplin ein, die entschieden darunter leide, wenn der Internirte mit Mitgliedern der Mannschaft in Verkehr trete. Schliesslich führt Redner als weiteres Argument für seinen Antrag aus, dass sich in den Ausführungsbestimmungen des heute in Kraft befindlichen Heimschaffungsgesetzes, die Bemerkung vorfindet man könne Kauffahrteischiffen den Transport straffälliger Seeleute nicht wohl zumuthen. Wenn die Reichsregierung im Jahre 1872, als die deutsche Kriegsflotte kaum 40 Schiffe und die Handelsflotte ca. 38 000 Mann Bedienungspersonal zählte, den Kauffahrteischiffen den Transport straffälliger Seeleute nicht zumuthen zu dürfen glaubte, um wie viel mehr ist diese Ansicht heute be-

rechtigt, wo die Kriegsmarine über 100 Schiffe zählt und ca. 20 subventionirte Dampfer zum Transport straffälliger Seeleute verpflichtet sind, während die Besatzung deutscher Kauffahrteischiffe 42 387 Mann, also nur 4000 mehr als 1872, umfasst.

Nachdem Capt. Engelmann-Stettin dem Entwurf im Princip zugestimmt hat, allerdings die Bewachungspflicht des Capitäns auf das Mindestmaass zu beschränken wünscht, greift Herr Geh.-Rath v. Jonquières in die Debatte ein und bemerkt u. A. die gegen den Entwurf geltend gemachten Bedenken seien nicht gerechtfertigt. Die Gegner sehen zu schwarz. Ganz besonders ist zu bemerken, dass der Bundesrath den Consula im Auslande u. A. genaue schriftliche Instructionen ertheilen werde, wie der Raum, in dem der Gefangene verweilen soll, beschaffen sein müsse. Wenn der Capitän aber Vorkehrungen gegen die Entweichung gethan habe, so werde ihm Niemand einen Vorwurf machen können. Er sehe nicht ein, weshalb in den Seeschiffer-Kreisen eine so grosse Aufregung entstanden sei. Die Capitäne erhielten ausserdem auch Gelegenheit, sich eine Remuneration zu verschaffen, die nicht zu klein sein werde.

An diese Ausführungen knüpft sich eine weitere lebhafte Discussion, an der sich theilnehmend Opitz-Hamburg, der, ebenso wie Engelmann-Stettin, den Ausführungen des Regierungsvertreters zustimmt.

Schroedter-Hamburg erklärt, dass er sich nach der Stimmung in der Versammlung nach Rücksprache mit den Hamburger Delegirten veranlasst sehe, den Hamburger Antrag zurückzuziehen und folgenden Antrag zu stellen. Der Verband nimmt denselben einstimmig an:

»Der Verband deutscher Seeschiffvereine stimmt im Princip dem Entwurfe des Heimschaffungsgesetzes, soweit es sich auf den Transport straffälliger Seeleute bezieht, zu, hält es jedoch für wünschenswerth, dass der Internirte im Hafen, sofern sicher das Schiff länger als 48 Stunden dort aufhält, der Obhut des deutschen Seemannsamtes unterstellt wird und, falls es sich um den Transport schwerer Verbrecher handelt, ein regelmässiger Begleiter mitgegeben wird.

3) Rudercommando. Referent Capt. Lohmer-Lübeck. Derselbe schildert die Uebelstände in Folge der drei verschiedenen Rudercommandos, die wir in Deutschland haben. Neben dem Marinecommando (Backbord und Steuerbord) haben die beiden grossen Gesellschaften: »Lloyd« und »Packfahrt« das Commando »rechts« und »links« eingeführt. Die übrige Handelsmarine habe das alte nicht sinngemässe Commando beibehalten. Die Capitäne der kleinen Dampfer mit starkem Personenwechsel hätten sehr unter dem Uebelstand zu leiden. Es komme vielfach zu Missverständnissen. Auch vom patriotischen Standpunkte sei ein einheitliches deutsches Commando zu wünschen. Redner beantragt, von dem Reichskanzler die gesetzliche Einführung eines einheitlichen Rudercommandos, und zwar »rechts« und »links« zu fordern.

Vom Capitän Engelmann wird gewünscht, dass das von der Kriegsmarine gebrauchte sinngemässe Rudercommando mit den Bezeichnungen »Backbord« und »Steuerbord« als einheitliches Commando für Reichsmarine und Handelsschiffe gesetzlich eingeführt werde.

Capt. Jerchau-Hamburg hält den Anschluss an das Marinecommando für wünschenswerth.

Capt. Opitz-Hamburg erblickt in einer gesetzlichen Regelung eine staatliche Bevormundung und einen Eingriff in die Privatrechte. Er hält das Commando »rechts« und »links« für das einfachere.

Prahm-Bremen hält das Commando »rechts« und »links« auch für einfacher. Auch fremden Mannschaften gegenüber könne man sich unter Zuhülfenahme von Handbewegungen leichter verständigen. Eine internationale Regelung erscheine ihm aussichtslos.

Navigationslehrer Pfeiffer-Flensburg bezweifelt, dass die Reichsmarine ihr Commando abändern werde.

Capt. z. See v. Frantzius: Es sei kein Gedanke daran, dass die Reichsmarine von dem bewährten Commando »Backbord«, »Steuerbord« abgehen werde. Seitdem dasselbe eingeführt sei, habe sich nicht eine einzige Collision ereignet. Das Commando »rechts«, »links« sei schon deshalb ausgeschlossen, weil es für verschiedene Betriebe, zum Beispiel Scheinwerfer, eingeführt und nothwendig sei. Das Commando »Ruder rechts«, »Scheinwerfer rechts« etc. würde zu grossen Missverständnissen führen. Dass sich in der Handelsmarine nicht ein einheitliches Commando nach erprobtem Muster einführen lasse, sei eine dauerliche Erinnerung an die alte deutsche Zerrissenheit.

Geheimrath Donner bemerkt, dass die Regierung nicht Stellung nehmen werde, so lange die beteiligten Kreise sich nicht geeinigt haben. Eine internationale Regelung hält er für aussichtslos, da England und Amerika ihr Commando schwerlich abändern werden. Nach weiterer Debatte, an der sich noch Geheimrath v. Jonquières und Schroedter-Hamburg beteiligten, stimmte der Verband folgender Resolution zu:

»Der heute hier tagende Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine ersucht den Herrn Reichskanzler, baldmöglichst für die gesammte deutsche Reichs- sowie Kaufahrteiflotte ein einheitliches Rudercommando einzuführen, und zwar so, dass die Commandoworte »Backbord« und »Steuerbord« die Richtung bezeichnen, nach welcher der Bug des Schiffes gedreht werden soll.«

4) **Seemannsordnung.** Referent Capitän Opitz-Hamburg vertrat in längerer sehr eingehender Ausführung die Beschlüsse des Vereins Deutscher Seeschiffer. (Wir beschränken uns auf die Wiedergabe der Anträge des Referenten, da schon früher in den betr. Vereinsberichten näher darauf eingegangen ist. D. R.) § 5. Letzter Absatz statt »Bundesrath« »Seeberufsgenossenschaft«. Es handelt sich um die Beurtheilung, ob ein Schiffsmann für den Seemannsberuf fähig ist. § 10. 1. Abs. mit Bezug auf die Abmusterung vor einem Seemannsamt der Zusatz »sofern ein solches am Platze ist«. § 31, wo nur dann der Schiffsmann zwangsweise durch die Ortspolizei zum Dienste herangezogen werden kann, wenn sich am Platze kein Seemannsamt befindet, wird das Wort »oder« eingefügt, so dass beispielsweise auch dann die Ortspolizei in Anspruch genommen werden kann, wenn ein Seemannsamt am Ort ist, aber dasselbe z. Z. bereits geschlossen ist. Zu § 33 folgende Hinzufügung: »Ebenso, wie der Schiffsmann sind auch die Schiffsofficiere berechtigt, entsprechend der Höhe ihrer Gagen Ueberstunden zu fordern«. § 35 letzter Absatz fällt fort. Er lautet: »Unter welchen Umständen die Mannschaft in mehr als zwei Wachen zu gehen hat, bestimmt der Bundesrath.« § 56 in folgender Weise abgeändert: »Schiffsleute, welche erkrankt sind, beziehen für die Dauer der Dienstunfähigkeit ihre Heuer nicht weiter. Ausgenommen sind in Folge von Unfällen Erkrankte. Die auf diese Weise ersparte Heuer soll unter die Leute der nämlichen Kategorie vertheilt werden.« (Diese letztere Abänderung wird vom Verbande abgelehnt.)

Zu § 48, der lautet: »Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmanuschaft gehörigen Personen, welche auf einem verschollen anzusehenden Schiffe sich befunden haben, werden fällig mit Ablauf der Verschollenheitsfrist. Das Dienstverhältnis gilt sodann einen halben Monat nach dem Tage für beendet, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht« beantragt der Referent im letzten Satze zu setzen: »Der Schiffsmann erhält an Heuer die Hälfte der Durchschnittsreise vom Tage der letzten Meldung.« Sämmtliche Anträge werden angenommen.

Der Correferent, Herr Navigationslehrer Prähm-Bremerhaven stimmt im Grossen und Ganzen den Hamburger Anträgen zu.

Herr Geheimrath v. Jonquières bespricht eingehend die Anträge des Referenten und giebt die Zusage, einige Wünsche, soweit es sich jetzt, nachdem der Bundesrath bereits gesprochen habe, noch machen lässt, zu berücksichtigen. Er ersucht den Referenten, seine Anträge am nächsten Tage zur Abstimmung zu bringen und die angenommenen formulirt ihm einzureichen, was auch bereitwillig zugesagt wird.

II. Tag.

Capitän Opitz-Hamburg unterbreitet der Versammlung die Anträge seines Vereins. Sie werden alle mit Ausnahme, der zu § 56 vorgeschlagenen Abänderung angenommen. Der Referent zieht den zu § 56 gestellten Antrag zurück, sodass der Wortlaut in der Fassung des Entwurfs bestehen bleibt.

6) **Befeuerung des Fehmarn-Beltes.** Der Referent Capitän Engelmann-Stettin weist gestützt auf mannigfaches Material die Unzulänglichkeit der Befeuerung im Fehmarn-Belt nach. Redner hält es für sehr erwünscht, wenn der Weg nach dem Kaiser Wilhelm-Kanal eine erstklassige Befeuerung habe. Alle Delegirten, besonders Pfeiffer-Flensburg und Bendfeldt-Lübeck, stimmen dem Redner zu.

Capitän z. S. v. Frantzius bemerkt, dass sowohl der Umbau auf »Marienleuchte« im Gange sei, sowie der Bau des Feuers »Haberhuck«. Wenn auch auf Anfrage bei den betr. Behörden Klagen nicht eingegangen seien, so erscheine doch eine bessere Befeuerung erstrebenswerth. Des Weiteren macht der Redner darauf aufmerksam, dass es sich bei derartigen Fragen und Beschwerden wie der vorliegenden, empfohlen würde, sich direct an die betr. Küsten-Inspectorate zu wenden; es würde dann den Vereinen genügender Aufschluss gegeben werden, auch würde diese Behörde gleichzeitig dem Reichsmarineamt entsprechende Mittheilungen machen. Persönlich fügte Redner hinzu, dass er selbst als Commandant einer Corvette mit der gänzlich mangelhaften Beleuchtung des Fehmarn-Beltes Erfahrungen gemacht habe. Solche Uebelstände würden sich mit dem wachsenden Tiefgang der Kriegsschiffe noch mehr herausstellen. Es werde sich nun fragen, wieweit die Regierung mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln in der Ausführung einer Verbesserung der Beleuchtung werde gehen können. Jedenfalls halte die nautische Abtheilung des Reichsmarineamtes eine bessere Beleuchtung für so dringend nothwendig, dass eine bessere Beleuchtung des Fehmarn-Belt von der betreffenden Abtheilung stets befürwortet werden würde.

Die folgende von Capitän Engelmann gestellte Resolution des Seeschiffervereins Stettin fand einstimmige Annahme:

»Der heute tagende Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine erkennt dankbar die von dem Herrn Minister in Aussicht gestellte Errichtung eines Feuers auf Staberhuk an, muss aber doch noch einmal die Bitte aussprechen, dass die bessere Befeuerung des Fehmarn-Belt, besonders durch Auslegung eines Feuerschiffes auf Puttgarden-Riff nochmals in Erwägung gezogen wird.«

7. **Befeuerung der Oderbank.** Referent Capitän Engelmann-Stettin bemerkt, dass es sich ebenso wie beim Fehmarn-Belt auch hier um eine schlechte Befeuerung der Oderbank handle. Fast alljährlich seien Klagen aufgetaucht, und jetzt, wo im Stettiner Hafen die grössten Schiffe der Welt verkehren, machen sich die Mängel um so mehr fühlbar. Die im Laufe der Jahre aufgezählten Unglücksfälle seien genügsam bekannt. Der folgende Antrag des Stettiner Vereins findet, nachdem auch hier der Vertreter des Reichsmarineamtes befriedigende Aufklärungen gegeben hatte, einstimmige Annahme:

»Der heute tagende Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine hält es für seine Pflicht, noch einmal bei der hohen Regierung vorstellig zu werden, dass die

der Schifffahrt so gefährlichen Untiefen der Oderbank besser gekennzeichnet werden und am besten durch Auslegung eines Feuerschiffes.

Ferner die vom Stettiner Verein eingebrachte und von Capitän Engelmann begründete Klage über die Gefährlichkeit des Lootsenabsetzens bei Elbe-Feuerschiff II. Capitän Opitz-Hamburg unterbreite hierzu die Anschauung seines Vereins, die darin gipfelt, dass man eine bewegliche Lootsenstation für erwünscht hält und dass die gegenwärtigen Zustände verbesserungsbedürftig sind.

Nach Erledigung dieser Gegenstände hält Redacteur Schroedter-Hamburg einen Vortrag über Fischerlichterführung. Die im Jahre 1889 abgehaltene internationale Konferenz in Washington hatte die Aufgabe Vorschläge zu einem neuen Strassenrecht auf See zu machen. Diese Vorschläge traten, nach verschiedenen Einwänden und Abänderungen der englischen Regierung, am 1. Juli 1897 als Verordnung in Kraft. Nur die zum Art. 9 für die Fischerfahrzeuge gemachten Vorschläge wurden nicht acceptirt, sodass jedes maritime Land für seine Fischerfahrzeuge besondere Verordnungen aufrecht erhält. Diese Verordnungen sind aber keineswegs miteinander übereinstimmend. Einzelne Länder, wie beispielsweise Deutschland, haben die Washingtoner Beschlüsse mit kleinen Modificationen angenommen. England dagegen nicht. Dort sind für Schleppnetzfisher mehrere nebeneinander bestehende Lichterführungen vorgeschrieben. Unter derartigen Zuständen hat in erster Linie der Seemann zu leiden, weil ihm natürlich nicht die Verordnungen aller maritimen Länder bekannt sein können. Auf Anregung von Capt. Leithäuser haben sich der Nautische Verein und der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg mit der Angelegenheit näher beschäftigt. Es wurde eine aus beiden Vereinen zusammengesetzte gemischte Commission gewählt, die eine Gegenüberstellung der Fischerlichterverordnungen von zehn maritimen Nationen veranlasste. Da der Commission das Recht der Cooptation zustand, wurden praktische Fischer zugezogen und deren Mittheilungen vorwerthet. Im Verein mit diesen Personen glaubt die Commission aus folgenden Gründen nachstehender Lichterführung das Wort reden zu dürfen. Die Commission hat sich hauptsächlich mit vier Categorien beschäftigt, nämlich:

1. Treibnetz- und Angolleinen-Fischer.
2. Schleppnetzischer-Dampfer.
3. Schleppnetzischer-Segler.
4. Ankernde oder festsitzende Fahrzeuge.

1. Wie aus der dem Verbands vorgelegten Zusammenstellung der verschiedenen Verordnungen ersichtlich, sind mit Ausnahme von Dänemark und Oesterreich-Ungarn in allen Ländern für Treibnetz- und Angolleinen-Fischer zwei weisse Lichter vorgeschrieben. Das vordere ist deshalb das niedrigere, weil es in Verbindung mit dem hinteren höheren Licht die Richtungslinie des Treibnetzes bezw. der Angolleinen anzeigt. Die Commission ist der Anschauung, dass man diese Art der Lichterführung wohl befürworten könne.

2. Die dreifarbigige Laterne der Schleppnetz-Dampfer ist officiell nur in Deutschland, Grossbritannien und Frankreich anerkannt, wird aber nach übereinstimmenden Aussagen der Fischer auch von dänischen Fischerdampfern gebraucht. Mithin wird sie wohl als zweckmässig angesehen werden dürfen. Englische Fischerdampfer sind ausser dem dreifarbigem und weissen Licht auch die für fahrende Dampfer vorgeschriebenen Lichter zu führen berechtigt. Wird auch zugegeben, dass diese zweite Lichterführung nur für solche Fahrzeuge in Betracht kommt, die als Tender die Ausbeute des Meeres von fischenden Dampfern übernehmen und nach dem nächsten Fischmarkt bringen, so muss entschieden gegen eine zweifache erlaubte Lichterführung Einspruch erhoben werden. Ein Fischdampfer ist nur dann zum Führen der gewöhnlichen Dampferlichter verpflichtet, wenn er manövri-

fähig ist und sich in Fahrt befindet, nicht aber, wenn er neben anderen Fischdampfern liegt und die gefangenen Fische übernimmt. Die Commission hält deshalb ebenso eine Vereinfachung der englischen Lichterführung für geboten, wie sie die internationale Einführung der dreifarbigem und weissen Laterne auch bei den Ländern befürwortet, die wie Oesterreich-Ungarn, Norwegen, Schweden und die Ver. Staaten gänzlich andere Lichter führen.

3. Die Lichterführung der Schleppnetzsegler in den verschiedenen maritimen Ländern gab wohl in der Hauptsache Herrn Capt. Leithäuser Veranlassung, dem Thema näherzutreten. Hier finden wir mit Ausnahme der Ver. Staaten und der beiden scandinavischen Länder Schweden und Norwegen ein weisses Licht vorgeschrieben, jedoch ist beispielsweise in Deutschland ausserdem die Abgabe von Kunstfeuern vorgeschrieben, während in England für diese Fischergattung nicht weniger als drei verschiedene Lichterstellungen gestattet sind. Hinsichtlich der für deutsche Schleppnetzsegler vorgeschriebenen Kunstfeuer ist zu bemerken, dass sie in erster Linie zu schweren Irrthümern über die Lage des Fischers für ein fahrendes Schiff Veranlassung geben können. Ferner sind diese Feuer kostspieliger als Flackerfeuer, und drittens haben sie den Nachtheil, wenn sie feucht geworden sind, was, wie uns die zugezogenen praktischen Fischer sagten, durchschnittlich nach kurzer Zeit der Fall ist, nicht ohne Hülfe eines anderen Leuchtkörpers, sei es Schwefelholz oder Lampe, angezündet werden zu können. Wie gross die Abneigung der praktischen Fischer gegen diese Kunstfeuer ist, geht daraus hervor, dass sie bereit wären, lieber ständig ein zweites Licht zu führen als zur Abgabe von Kunstfeuern bei gefahrdrohender Annäherung an andere Schiffe verpflichtet zu sein. Die Commission glaubt nach Berücksichtigung aller Nebenumstände für Segeltrawler das schon jetzt vorgeschriebene weisse Licht am Fockmast beibehalten und bei Annäherung an andere Fahrzeuge das Zeigen von Blue Lights, also von Flackerfeuern vorschlagen zu dürfen. Der Einwand, diese Lichterführung könnte gegenüber Lootsenfahrzeugen zu Irrthümern Veranlassung geben, scheint nicht stichhaltig, wenn man berücksichtigt, dass Lootsenfahrzeuge bei grosser Annäherung an andere Schiffe zum Zeigen der für segelnde Fahrzeuge vorgeschriebenen Seitenlaternen verpflichtet sind, was bei Schleppnetzseglern nicht der Fall ist.

4. Die vierte Kategorie, ankernde und festsitzende Fahrzeuge, giebt zu Bemerkungen keinen besonderen Anlass, da in allen Staaten ein weisses über den ganzen Horizont scheinendes Licht vorgeschrieben ist.

Zum Schluss hat der Vortragende, seine Ausführungen und die gemachten Commissionsvorschläge nicht als Meinungs-ausdruck des Vereins Deutscher Seeschiffer zu betrachten. Sie verfolgten lediglich den Zweck, auf das Conglomerat aufmerksam zu machen, das zur Zeit in der Lichterführung der Fischerfahrzeuge verschiedener Nationen herrscht und das begreiflicherweise den Wunsch zeitigt, es möge bald, recht bald auch für Fischerfahrzeuge eine internationale Lichterführung zur Pflicht gemacht werden.

Geh. Reg.-Rath Donner streift die im Jahre 1889 in Washington abgehaltene Konferenz, an der er als deutscher Delegirter Theil genommen hatte, und bemerkt, dass Deutschland die dort gemachten Vorschläge acceptirt habe. England werde wahrscheinlich in nächster Zeit eine internationale Konferenz veranlassen, in der endgültige Beschlüsse über die Lichterführung und das Wegerecht der Fischerfahrzeuge gefasst werden. Es sei wahrscheinlich, dass sich England hinsichtlich der Lichterführung den Washingtoner Vorschlägen anschliesse. Zu der Wegerechtsfrage steht man in England auf dem Standpunkt, den Fischdampfern nicht einmal fahrenden Dampfern gegenüber das Wegerecht einzuräumen; ganz zu schweigen vom unbedingtem Wegerecht.

Hiermit war die Tagesordnung des VII. Verbandstages erschöpft. Der Vorsitzende dankte den Regierungsvertretern für ihre thatkräftige und liebewürdige Unterstützung und sprach den Delegirten seine Befriedigung über ihre fleissige Arbeit aus. Hierauf forderte der Vorsitzende die Anwesenden auf, nochmals des Kaisers, dem Schutz- und Schutzherrn der deutschen Seeschifffahrt in einem Hochruf zu gedenken. In Gelobung der Treue und Ergebenheit und dem Wunsche, dass S. M. noch lange mit seinem energischen Willen und aufrichtigem Bestreben zum Wohle des Vaterlandes regieren möge, stimmten die Anwesenden begeistert in den Hochruf ein.

Zum Schluss wurde noch der ausgezeichneten Leitung durch Herrn Capitän Engelmann gedacht und ihm der Dank der Versammlung ausgesprochen. Bedauert wurde nur, dass viele Vereine sich immer noch nicht entschliessen können, ihre Delegirten zu den Verbandstagen zu schicken.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 15. Februar wurde auf der Werft der Nederl. Scheepsbouw-Maatschappij, Amsterdam, der für Rechnung der Stoomvaart-Maatschappij Nederland erbaute Stahl-Frachtdampfer »Timor« mit gutem Erfolg zu Wasser gelassen. Das Schiff hat eine grösste Länge von 354', Breite von 44½' und Höhe bis zum Spardack von 31' engl., und besitzt bei einem Tiefgange von 23½' engl., ein Displacement von 7900 T. und ein Tragvermögen von 5390 T. Auf der freigewordenen Helling soll sofort der Kiel für den Dampfer »de Klerk« der Kon. Paketvaart-Maatschappij gelegt werden.

Stapellauf. Am 21. Februar. Nachmittags um 4 Uhr. lief ein auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, A.-G., in Oldenburg i. Gr. neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Die Dimensionen des Dampfers, der in der Taufe den Namen »Oldenburg« erhielt, sind: Länge in der Wasserlinie 226' englisch, Breite auf den Spanten 32', Tiefe a. d. Seite bis Spardack 21'. Die Tragfähigkeit incl. Bunkerkohlen bei 17'3" englisch. Tiefgang wird 1775 tons betragen.

Vermischtes.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. Februar 1900 den Kaiser Wilhelm-Kanal 324 Schiffe, dar. 224 Dampfer (incl. Schlepper) und 100 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich, nach Flaggen geordnet: 253 deutsche, 55 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 9 holländische, 4 finnische, 3 englische Schiffe.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1.—31. Januar 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 28 Dampfer, 65 Segler 1899 und 34 Dampfer, 68 Segler 1900, Beschädigungen: 507 Dampfer, 287 Segler in 1899 und 436 Dampfer und 233 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im Januar 1900 folgende Schiffe verloren: Britische 13 Dampfer, 20 Segler; dänische 2 Dampfer, 3 Segler; deutsche 4 Dampfer, 2 Segler; französische 3 Dampfer, 6 Segler; griechische 3 Segler; italienische 2 Segler; niederländische 1 Segler; norwegische 5 Dampfer, 17 Segler; österreichische 1 Segler; portugiesische

1 Dampfer; russische 1 Dampfer, 2 Segler; schwedische 5 Segler; spanische 2 Dampfer, 2 Segler und unbekannt 3 Dampfer 4 Segler.

Neue Dampfer-Compagnie, Kiel. In der Versammlung des Vorstandes und Aufsichtsrathes der Gesellschaft am Montag ist beschlossen worden, den Actionären der Gesellschaft für das Jahr 1899 die Vertheilung einer Dividende von 6% in Vorschlag zu bringen.

Nach dem uns zugegangenen statistischen Bericht des Seemannsamtes Bremen bestand die bremische Flotte Ende 1899 aus 248 Segelschiffen mit 3058 Personen und 278 Dampfern mit 9780 Personen, zusammen aus 526 Seeschiffen mit einer Besatzung von 12816 Mann gegen 500 Schiffe mit 12772 Mann Besatzung im Vorjahre. An- und abgemustert wurden von den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack 45005 Personen durch 3121 Verhandlungen gegen 43414 Personen durch 3091 Verhandlungen im Jahre 1898. Angemustert wurden 22870 Personen durch 1625 Verhandlungen, und abgemustert 22135 Personen durch 1496 Verhandlungen. 1040 Deserteure, darunter 52 Bremer und 937 sonstige Deutsche, gelangten zur Anzeige. Sterbefälle waren 85 zu verzeichnen. Die mittlere Matrosenbeurtheilung betrug im Jahre 1899 57.40 \mathcal{M} monatlich. An Unfällen wurden den Seemannsämtern 695 angezeigt, und zwar wurden 111 Personen auf Segelschiffen und 584 auf Dampfern von Unfällen betroffen. Klagesachen wurden gegen 273 Personen abhängig gemacht.

Flensburger Dampfer-Compagnie, Flensburg. Nach dem Geschäftsbericht ist das Jahr 1899 recht günstig verlaufen. Nach Abzug von 167 232 \mathcal{M} (im Vorjahr 113 129 \mathcal{M}) Abschreibungen ergibt sich ein Reingewinn von 348 673 \mathcal{M} (218 806), der folgende Verwendung finden soll: 15 000 \mathcal{M} (10 000) Rücklage, 70 000 \mathcal{M} (40 000) Ausbesserungs- und Erneuerungsbestand, 13 165 \mathcal{M} (8440) Gewinnantheile, 10% (8) Dividende gleich 250 000 \mathcal{M} (160 000) und Vortrag 507 \mathcal{M} (336). Von den 1 Million Mark neuer Actien sind 500 000 \mathcal{M} ausgegeben, und zwar 104%. Die Einführung dieser 500 Actien an der Hamburger Börse ist erfolgt. Von dem Aufgeld kommen 14 000 \mathcal{M} der gesetzlichen Rücklage zu Gute. Die Gesellschaft besass im verflossenen Geschäftsjahr 9 Schiffe. Ein Neubau ist in Auftrag gegeben, Lieferung Ende Juni 1900. Die Flotte erreicht dann mit 10 Dampfern eine Tragfähigkeit von rund 23 000 t Schwergut mit Bunker. Die Dampfer sind, wie der Bericht bemerkt, alle gut beschäftigt und zum grössten Theil für längere Zeit verchartert, so dass auch für das kommende Geschäftsjahr auf ein zufriedenstellendes Ergebniss gehofft werden darf.

Rotterdams Schifffahrt 1899. Die Handelskammer zu Rotterdam hat in diesen Tagen eine Uebersicht der Schifffahrt Rotterdams per 1899 veröffentlicht, aus der sich im Vergleich mit den 3 vorhergehenden Jahren wieder eine wesentliche Zunahme des Seeverkehrs der ersten Seehandelsstadt Hollands ergibt. Während 1896 dort 5904 Schiffe mit 7 702 120 brutto R.-T.; 1897 = 6212 Schiffe mit 8 434 035 brutto R.-T. und 1898 = 6373 Schiffe mit 8 984 078 brutto R.-T. ankamen, betrugen die Ankünfte 1899 im Ganzen 6890 Schiffe mit einer Gesamtgrösse von 9 779 229 brutto R.-T., in welcher Aufmachung indess ca. 2200 Fischerfahrzeuge und etwa 85 fremde Schlepper nicht mit inbegriffen waren. Unter den Dampfern befanden sich sehr viele von einer Tragfähigkeit von 6000 T. und darüber hinaus, während sogar einer, engl. Samoa, mit

8600 T. angebrachter Ladung verzeichnet steht. Was den Tiefgang der in Rotterdam eingekommenen Schiffe anbelangt, so hatten 5810 Schiffe einen solchen bis zu 22 Fuss, während 240 Schiffe von 22 bis 23 Fuss; 115 von 23 bis 24 Fuss; 33 von 24 bis 25 Fuss; 10 von 25 bis 26 Fuss und 4 einen Tiefgang von über 26 Fuss hatten. Man sieht hieraus, dass Rotterdam, hinter dem freilich das kaufkräftige Rheingebiet liegt, in den letzten Jahren immer mächtiger emporstrebt.

Schooner mit Schraubenantrieb für Afrika. Der am 14. d. M. abgegangene Dampfer »König« hat einen Schooner für portugiesische Rechnung nach Beira an Bord. Das von Herrn Carl Meissner gelieferte Fahrzeug ist unter Aufsicht des Bureau Veritas nach Classe I für Küstenschiffahrt in Stahl gebaut und mit einem 10 Pferdekraft-Petrolmotor und einer Segelschraube versehen. Es sind in letzter Zeit von hier schon mehrere derartige Segelschiffe nach Afrika gegangen. Die Küstenschiffahrt in den Colonien hat diesen Typ eingerichtet und bevorzugt, weil er zur Güterbeförderung von einem Küstenplatz zum anderen zweckmässiger und in Anschaffung und Unhaltung gegen Dampfbetrieb entschieden vorthafter ist.

Kleine Mittheilungen.

Beschwerdebücher bei den russischen Zollämtern. Gemäss § 321 des Zollstatuts sind die Zollämter verpflichtet, ein besonderes Buch zum Eintragen von Beschwerden gegen Zollbeamte zu führen. Diese Beschwerdebücher sind Jedermann auf Verlangen vorzulegen. Abschrift derartiger Beschwerden sind unverzüglich nach erfolgter Eintragung in das Beschwerdebuch nebst den erforderlichen Erläuterungen dem Chef des Zollbezirks vorzulegen, der innerhalb seiner Zuständigkeit die Entscheidung persönlich fällt, andernfalls sind die Beschwerden dem Zolldepartement zur Entscheidung vorzulegen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 19. Februar. Nach Registrirung der Eingänge, unter denen die graphische Darstellung über die Fischerführung bei verschiedenen maritimen Nationen besonders hervorzuheben ist, wird zur weiteren Berathung über die »Seemannsordnung« geschritten. Mit Ausnahme folgender Abänderungen, die von den Herren Pickhardt-Kümpel beantragt werden, wird die Seemannsordnung im Wortlaute des Entwurfes angenommen. Zu § 12 Abs. 2 als Satz 4 einzuschreiben: »Die besonderen Vereinbarungen sind in einem schriftlichen Vertrage festzustellen, welcher der Musterrolle anzulegen ist. Abreden, welche nach § 25 unzulässig sind, dürfen nicht aufgenommen werden.« Für § 25 Abs. 2 folgenden Wortlaut: »Die Vorschriften der Seemanns-Ordnung sind jeder Abänderung durch Vertrag entzogen. Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig.« § 35 Abs. 1: »Auf See löst eine Wache die andere ab. Die abgelöste Wache darf nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten verwendet werden. Auf Dampfschiffen ist die ablösende Maschinenwache verpflichtet, das vor der Ablösung erforderliche Aschehieven zu besorgen.« In Abs. 1 § 41 wird gestrichen »falls keine andere Vereinbarung getroffen ist.« Abs. 1 § 45 erhält folgenden Wortlaut: »Die Zahl der geleisteten Ueberstunden sowie der danach verdiente Ueberstundenlohn ist allwöchentlich und nach jedesmaligem Verlassen eines Hafens in dem Abrechnungsbuche zu

vermerken; sodann ist dieser Vermerk dem Schiffsmann zur unterschriebenen Anerkennung vorzulegen. Verweigert er dieselbe, so ist auch dies und der hierfür angegebene Grund im Abrechnungsbuche zu vermerken.« In Abs. 1 § 55 wird Satz 2 gestrichen und an dessen Stelle gesetzt: »Im Uebrigen kann vereinbart werden, dass für die dem Schiffsmann in den vorbezeichneten Fällen zustehenden Rückbeförderungs-Ansprüche an Stelle des Hafens der Ausreise derjenige, an welchem die Heuerung oder die Anmusterung stattgefunden hat, treten soll.« Im letzten Absatz des § 62 werden die Worte: »langstens aber noch drei Monate hindurch« gestrichen. Unter Ziffer 5 im § 65 werden die Worte: »wegen Eishindernisses oder Beschädigung des Schiffes« gestrichen. (Es handelt sich um Umstände, unter denen der Schiffer den Schiffsmann entlassen kann.) Zu § 87 Abs. 1 wird zugefügt: »einzutragen, die Eintragung dem Schiffsmann vorzulegen und in dem Tagebuche zu vermerken, dass und wann dies geschehen ist.« Ausserdem wird auf Antrag des Referenten, Herrn Insp. Opitz, der Abs. 3 in § 35 in der Weise geändert, dass es nicht dem Bundesrath, sondern der See-Berufsgenossenschaft überlassen bleibt, die Umstände festzustellen, unter welchen die Mannschaft mehr als zwei Wochen zu gehen hat. Nach einem Dank des Vorsitzenden an den Referenten für seine gehabte grosse Mühewaltung, wird den Delegirten zum Vereinstage Erfolg für ihre Bestrebungen gewünscht. Am nächsten Montag findet keine Sitzung statt.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 22. Februar. Als Mitglieder werden die Herren Capitän Steen, D. »Stambul« und I. Officier Bode, D. »Constantin« aufgenommen; drei Capitäne und ein I. Steuermann zur Aufnahme vorgeschlagen. Von der Seeberufsgenossenschaft ist ein Schreiben eingegangen, indem darauf hingewiesen wird, dass solchen Schiffen, die bis zum 1. Januar cr. auf Grund des Reichsgesetzes, betr. die Invaliditäts- und Altersversicherung versichert waren, das Recht zusteht, diese Versicherung — auch wenn ihr Jahresverdienst mehr als 2000 M. beträgt — freiwillig fortzusetzen. Die Seeberufsgenossenschaft ertheilt nun den Mitgliedern den Rath, baldmöglichst vom zustehenden Rechte der freiwilligen Weiterversicherung Gebrauch zu machen und zwar besonders aus dem Grunde, weil die Angehörigen der Versicherten den Wohlthaten der demnächst ins Leben zu rufenden Wittwen- und Waisenversorgung theilhaftig werden, andernfalls aber diese Rechte sehr zweifelhaft sein könnten. Der Brief wird verlesen und mit Dank gegen die Genossenschaft aufgenommen. Die Delegirten erstatten, nachdem vom Verbandsschriftführer das Protocoll des Verbandstages verlesen war, über ihre Thätigkeit Bericht. Nachdem Das geschehen, werden einige von der See-Berufsgenossenschaft zum Entwurf der Seemanns-Ordnung gestellten Abänderungsanträge verlesen. In der sich daran knüpfenden Debatte stimmen die Anwesenden den Vorschlägen zu. Im Anschluss hieran, wird ein Mitglied ersucht, während der kommenden Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins, bei Berathung der Abänderungen des Handelsgesetzbuches, auf eine Härte hinzuweisen, die den Schiffer trifft, wenn er erkrankt ist.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 15. Februar abgehaltenen ordentlichen Versammlung, welche äusserst zahlreich besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, während ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen bleibt. Der Vorsitzende theilte zunächst mit, dass ein hochgeehrtes Mitglied Herr U. Kaeleke,

im Dienste seines Berufes geblieben, mit D. »Ida« von Tönning verschollen sei. An Eingängen lagen vor: Schreiben von der Polizei-Behörde Tönning; ein solches der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft; ferner Zuschriften aus Hongkong, Canton, St. Davids, Port Talbot, Cuxhaven und hier. Verlesen und besprochen wurden Stellen aus dem Jahresbericht des Seemannsverbandes und das Referat des Seeschiffervers eins hier über die letzte ordentliche Versammlung. Hierauf wurde zur Stellungnahme zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung des Deutschen Nautischen Vereinstages übergegangen. Zu Punkt 2 »Flottenvorlage« wurde einstimmig beschlossen, jeder Resolution abseits des Vorstandes des Deutschen Nautischen Vereins, welche im Sinne einer Annahme der Flottenvorlage der Regierung liege, nachdrücklichst zuzustimmen. Zu Punkt 4 »Internationale Dampferlinien« wurde beschlossen, auf dem bereits bei dem vorigen Vereinstage vertretenen Standpunkte zu beharren. Zu Punkt 5 »Deutsche Seekarten« war man in der Versammlung einstimmig der Meinung, dass die Regierung unter allen Umständen versuchen solle, den deutschen Seemann von Karten fremder Nationen unabhängig zu machen. Bei Punkt 6 »Einrichtung von Schulschiffen« verhartet die Versammlung einstimmig auf dem schon früher stets vertretenen Standpunkt, dass zu dem Mittel von Schulschiffen zwecks Heranbildung von Seeleuten erst dann gegriffen werden solle, wenn infolge Verminderung der Zahl der Segelschiffe der Schiffsjungenzwang nicht mehr ausreiche. Zu dem Punkt 8 »Seemannsordnung« sind die betreffenden Vereinsbeschlüsse in den General-Versammlungen des Januar bereits gefasst und lagen die diesbezüglichen Abänderungsvorschläge der Versammlung bereits im Druck vor. Zu Punkt 9 »Abänderung des Rudercommandos« vermag die Versammlung auch in diesem Jahre nicht zu einem anderen Standpunkte als den auf dem letzten Vereinstage vertretenen zu gelangen. Es wurde vielmehr einstimmig beschlossen, die Worte »rechts« und »links«, mit welchen die Richtung, nach welcher das Schiff zu drehen ist, bezeichnet werden soll, zur Einführung zu empfehlen. Zu Punkt 11 »Einrichtungen für die Sicherheit der Schifffahrt« wurde beschlossen, den Anträgen zuzustimmen. Nachdem hierauf noch 2 Ersatzwahlen zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 8. Februar 1900.

Die aufwärts strebende Tendenz in Getreide- und Baumwollfrachten hat infolge von Preissteigerungen jener Artikel einen Stoss erfahren, wodurch die Frachtenansprüche der Rheder über das Vermögen der Verschiffer hinaus gesteigert sind. Die wenigen berichteten Getreideabschlüsse dürfen deshalb gegenwärtig nur als »top-figures« gelten, und seitdem die Rheder nicht gewillt scheinen, in nächster Zukunft niedrige Frachten infolge prompten Räutemangels zu acceptiren, ist eine kurze Periode von Unthätigkeit auf unserem Frachtenmarkte zu erwarten. Die Atlantischen Baumwollhäfen, welche in letzter Zeit ihre dringendsten Forderungen nach Räumen gedeckt haben, sind abgeneigt, zu gesteigerten Raten zu verchartern. Die Golfhäfen sind noch im Stande weitere prompte Räume zu verwerthen. Nur wenige Timber-Charter sind abgeschlossen, weil die Verschiffer nicht gewillt sind, unter den erhöhten Forderungen der Rheder zu operiren. Kohlenverschiffungen haben in wachsender Anzahl stattgefunden, trotzdem viele Rheder insofern fortgesetzt sehr vorsichtig verfahren, als sie ihre Schiffe weder für prompte Verschiffung noch für spätere Aufträge zur Verfügung stellten. — Wir haben mit

Rücksicht auf Frachten für Segelschiffe keinen Aufschwung zu berichten. An gewünschten Schiffen herrscht fortgesetzt Mangel, und, obgleich dieser Bedarf nicht sehr lebhaft ist, führt der Mangel doch zu sehr festen Raten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d	25/	15/	12 6
London,	4d	22 6	15/	15/
Glasgow,	3 1/2 d	22 6	15/	15/
Bristol	4d	22 6	12 6	15/
Hull	4d	22 6	15/	15/
Leith	5d	27 6	17 6	17 6
Newcastle	4 3/4 d	22 6	15/	15/
Hamburg	55 s	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	8a 8 1/2 c.	20 cts.	16 cts.	12c.
Amsterdam	8c.	20 cts.	16 cts.	12c.
Kopenhagen	3a 3/3	20/	17 6	20/
Bordeaux	3/3	27 1/2 cts.	20c.	\$ 6
Antwerpen	3 3/4 d	18 9	12 6	15/
Bremen	55 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/	25/	20/	20/a 22 6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 5-32 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 30 c. — Amsterdam 30 c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 26 1/2 c. — Bremen 33 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/9a 3/10 1/2	3/9a 3/10 1/2	3/1 1/2	3/3	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2 4 1/2	a 3/3	.....	26 1/2	a 27c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	23 1/2 a 24c.	21c.	17c.	25c.	.....	.....

Büchersaal.

Ost-Asien 1860—1862 in Briefen des Grafen Fritz zu Eulenburg von Fürst Philipp zu Eulenburg-Hertefeld (Kaiserlich Deutscher Botschafter). Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

Die Briefe aus Ost-Asien sollten zunächst nur den nächsten Angehörigen und Freunden ein getreues Bild der Erlobnisse und Beobachtungen geben, die den Verfasser während seines Aufenthaltes in Ost-Asien in den Jahren 1860—1862 bewegten. Aber das Interesse, das nach der Erschliessung von Kiautschou das deutsche Volk Ost-Asien zuwendet, veranlasste den Fürsten Philipp zu Eulenburg, mit der Veröffentlichung nicht mehr zurückzuhalten. Die lebensvollen und frischen Schilderungen aus der Feder dieses ersten bedeutenden Vorkämpfers deutscher Interessen in Ost-Asien werden jedem Deutschen, der dem Aufblühen unseres Handels im Weltverkehr mit Aufmerksamkeit folgt, ein lebhaftes Interesse abgewinnen, wie auch die unter dem unmittelbaren Eindruck des Tages niedergeschriebene Darstellung der ersten officiellen Entfaltung der preussischen Flagge in den europäischen Cultur fast noch verschlossenen Gebieten und die Schilderung der Schicksale des bescheidenen, kleinen preussischen Geschwaders dem Leser ein getreues und anschauliches Bild von der Verfassung unserer Flotte in ihren ersten Anfängen geben. Die unter dem Eindrucke der Tagesereignisse entstandenen Briefe sind genau in der ursprünglichen Form wiedergegeben, so dass der Reiz der Unmittelbarkeit überall gewahrt und der eigenartig anziehenden, so bedeutenden menschlichen Persönlichkeit des Grafen Fritz zu Eulenburg mit dieser Publication ein würdiges Denkmal gesetzt wird.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 9.

Hamburg, den 3. März.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Nebel und die Schiffsleitung. (Schluss.) — Circulare der Seerberufsgenossenschaft. — Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Der 31. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins wurde von Herrn Geh. Rath Sartori durch eine Ansprache eingeleitet, in der er der Erfolge gedachte, welche die deutsche Seeschifffahrt seit Bestehen des Deutschen Reiches und besonders seit dem Regierungsantritt Wilhelm II. zu verzeichnen hat. Die in kerniger Weise gesprochenen Worte klangen in ein Hoch auf S. Maj. den Kaiser aus, in das alle Anwesenden begeistert einstimmten. Hierauf nahm das Wort der anwesende Herr Staatssecretär d. I. Graf v. Posadowsky-Welner, der die Versammelten, als Sachkundige auf dem Gebiete der Seeschifffahrt und des Rhedereiwesens begrüßte und in wirkungsvoller Rede die wachsende Bedeutung des Deutschen Nautischen Vereins kennzeichnete. Die Ausführungen des hohen Staatsbeamten gipfelten in der Erkenntniss, dass das Deutsche Reich, nachdem es durch die unvergleichlichen Erfolge seiner Armee zu einer im Völkerathe achtunggebietenden Stellung gelangt sei und diese ständig erweitert habe, jetzt das ganz natürliche Bedürfniss empfinde, seine Machtsphäre entsprechend der stetig wachsenden Zahl seiner Bevölkerung, auszudehnen. Diesen Wünschen des deutschen Volkes habe Se. Majestät durch seine zielbewusste, weitausschauende Politik Ausdruck verliehen. Nach dieser mit grossem Beifall aufgenommenen Rede verlas der Vorsitzende ein an

Se. Majestät gerichtetes Huldigungs-Telegramm folgenden Inhalts:

»An Se. Majestät den Deutschen Kaiser, Berlin, senden die zur diesjährigen Tagung des Deutschen Nautischen Vereins anwesenden Vertreter deutscher Seeschiffahrtskreise von den gesammten deutschen Seeküsten nach der soeben erfolgten einmüthigen Zustimmung zu der dem Reichstage vorgelegten Novelle behufs nothwendiger Verstärkung der deutschen Flotte in Ehrfurcht, Treue und Hingebung und mit begeisterter Anerkennung Ew. Majestät unausgesetzter, erfolggekrönter Bestrebungen auf Mehrung von Deutschlands Seemachtstellung, ihren aus dem Herzen quellenden Huldigungsgruss.

Sartori, Geh. Commerzienrath, Vorsitzender.«

Auf das Huldigungstelegramm erfolgte folgende Antwort:

»Se. Maj. der Kaiser und König haben von der einmüthigen Zustimmung des Deutschen Nautischen Vereins zur beabsichtigten Verstärkung der deutschen Kriegsflotte mit Befriedigung Kenntniss genommen und lassen den Vertretern der deutschen Seeschifffahrt für den freundlichen Gruss herzlich danken.

Dr. v. Lucanus, Geh. Cabinetsrath.«

Nach Erstattung des Geschäftsberichts gedenkt der Vorsitzende der beiden im Laufe des letzten Jahres verstorbenen Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins, der Herren Dr. Hübener und Landerer. Beide haben, so führte Herr Geh. Rath Sartori aus, mit grossem Geschick unsere Bestrebungen unterstützt, ja man kann sagen, zuweilen dirigirt. Das Andenken an die Verstorbenen wird in üblicher Weise geehrt. Zum Gegenstand »Vorstandswahl« wird auf Vorschlag von Herrn Laeisz, Herr Geh. Rath Sartori durch Zuruf einstimmig wieder zum Vorsitzenden für das nächste Jahr gewählt. Herr Sartori nimmt

die Wahl dankend an und verspricht in gleicher Weise wie bisher die Interessen des Deutschen Nautischen Vereins wahren zu wollen. Zu Schriftführern werden die Herren Dr. Gütschow-Hamburg, Dr. Boysen-Kiel und Dr. Maass-Flensburg, zu Stimmenzählern die Herren Director Kothe-Hamburg, Rodenacker-Danzig ernannt. Aus dem alsdann erfolgten Bericht des Vorsitzenden über die Thätigkeit des abgelaufenen Geschäftsjahres entnehmen wir kurz das Folgende:*)

Das verflossene Jahr hat verschiedentlich zur Erörterung wichtiger seerechtlicher Fragen Veranlassung gegeben. Als die Friedensconferenz zum 18. Mai nach dem Haag berufen wurde, hegte man in nautischen Kreisen die Hoffnung, die Frage des Schutzes des Privateigenthums auf See einer Besprechung unterzogen zu sehen. In Verfolg der diesbezüglichen Verhandlungen aus den Jahren 1871, 1872 und 1890 habe ich den Herrn Reichskanzler in einer Eingabe gebeten, dass die deutschen Delegirten angewiesen würden, bei etwaigen Verhandlungen über diese Frage im Sinne der auf den genannten Vereinstagen zum Ausdruck gekommenen Ansichten und Beschlüsse zu votiren, event. selbst anregend in dieser Richtung vorzugehen. Die Angelegenheit ist auf der Conferenz zu Beschlüssen nicht gelangt. — Dass diese Frage dringend der Regelung bedarf, haben Ereignisse während des Krieges zwischen England und den beiden südafrikanischen Republiken bewiesen. Die Anhaltung verschiedener deutscher und auch anderer nach einem neutralen Hafen bestimmten Schiffe und deren Durchsuchung nach Kriegscontrebande haben die Ansicht bestärkt, dass internationale Festsetzungen über diese Frage getroffen werden müssen, entsprechend den jetzigen Verkehrsverhältnissen. Es muss möglichste Garantie geboten werden, dass seitens der Kriegführenden die Rechte des legitimen und neutralen Handels geachtet werden, und dass der Begriff »Contrebande« nach Möglichkeit festgesetzt werde. Ueber das Visitationsrecht der Schiffe, über die Wegnahme, Vernichtung pp. des Eigenthums der Gegenpartei sollten thunlichst feste Grundsätze vereinbart werden.

Durch den Entwurf einer Novelle zum Gesetze betreffend die deutsche Flotte vom 10. April 1898, welcher nunmehr dem Reichstage vorliegt, soll der Friede zur See, welcher durch das Gesetz von 1898 nicht angemessen gewährleistet ist, ein gesicherterer, und aus diesem Grunde die Flotte eine stärkere werden durch Vermehrung der

heimischen Schlachtflotte und der Auslandsflotte. Es ist erfreulich, dass das Verständniss für die Verstärkung der nationalen Vertheidigung auch in dieser Richtung im deutschen Volke immer weiteren Boden gewinnt. Die Annahme dieser Vorlage der verbündeten Regierungen durch den Reichstag liegt im Interesse der nationalen Fortentwicklung.

Um für die steigenden Ansprüche der Kaufahrtschiffahrt und der Kaiserlichen Marine ein genügendes seemännisch vorgebildetes Personal zu erhalten, ist die Frage der Einrichtung von Schulschiffen lebhaft erörtert und seiner praktischen Durchführung nahe gerückt, da einerseits vor kurzer Zeit unter dem Protectorate Seiner Königlichen Hoheit des Erbgrossherzogs von Oldenburg ein Verein zur Ausbildung junger Seeleute gebildet ist, welcher sich die Einrichtung von Schulschiffen zum Ziel gesetzt hat, andererseits der Norddeutsche Lloyd ein grosses Segelschiff zur Ausbildung von Schiffsofficiieren in Stand setzt, und auch auf der Elbe ähnliche Einrichtungen getroffen werden sollen. Der Deutsche Nautische Verein hat sich bereits in den Jahren 1876, 1877 und 1894 mit dieser Frage beschäftigt; jetzt, nachdem nicht unerhebliche Mittel zur Aufwendung gelangen sollen bzw. können, wird die Durchführung erfolgen.

Die Frage der Abänderung des Rudercommandos, dass die Seite des Schiffs, wohin der Kopf desselben gedreht werden soll, sinngemäss genannt werde, ist auch in diesem Jahre auf Antrag von Emden wiederum auf die Tagesordnung gesetzt worden. Die stete Wiederkehr desselben legt jedenfalls Zeugniß dafür ab, dass der jetzige Zustand, in der Gesamtmarine drei verschiedene Commandos zu haben, von Vielen als ein zu beseitigender angesehen wird.

Der dem Reichstag vorliegende Entwurf einer Seemannsordnung hält sich, entsprechend dem von vornherein ausgesprochenen Wünschen, von unwälzenden Aenderungen der grundlegenden Bestimmungen fern und trifft nur diejenigen Veränderungen, welche unter Berücksichtigung der seit 1872, dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der jetzigen Seemannsordnung eingetretenen Umwälzungen im Verkehrsleben und in den socialpolitischen Anschauungen als zeitgemäss zu erachten waren. Die möglichste Einschränkung der freien Verabredung, die Heraushebung der Schiffsofficiere aus der Schiffsmannschaft, die Regelung des Verhältnisses des Schiffsmanns zu seinen Vorgesetzten, die weitergehende Berücksichtigung der Musterung auf Zeit, die Regelung der Arbeitszeit im Hafen und an Sonn- und Festtagen, die thunlichste Sicherung des Schiffsmanns vor Entziehung seines Arbeitsverdienstes durch Dritte, eine andere Festsetzung über die Disciplinargewalt sind die hauptsächlichsten im Entwurf enthaltenen Aende-

(Wir verzichten ausdrücklich in dieser Nummer auf die weiteren Verhandlungen des 31. Vereinstages einzugehen, da doch die Auslassungen über beide Tage nicht Aufnahme finden könnten und wir eine zusammenhängende Berichterstattung, wenn sie auch etwas später kommt, wegen ihrer Uebersichtlichkeit für zweckentsprechender halten, als eine getheilte. D. R.)

rungen. Bei der Annahme des Entwurfs wird die Schiffsmannschaft gegenüber dem jetzigen Zustand nicht unwesentlich besser gestellt, sowohl in materieller als in idealer Hinsicht.

Durch den ebenfalls dem Reichstage vorgelegten Entwurf eines Heimschaffungsgesetzes soll die Pflicht der deutschen Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auf die Pflicht zur Mitnahme straffälliger Seeleute ausgedehnt werden. Jedenfalls darf den Schiffer, wenn diese Bestimmungen Gesetz werden, wegen etwaiger Entweichung eines Gefangenen eine Strafe nicht treffen, falls nachgewiesen wird, dass er hinsichtlich der Bewachung den vom Seemannsamt erteilten Weisungen nachgekommen ist.

Auf dem im verflossenen Jahre zu London abgehaltenen Congress des Comitee Maritime International wurde versucht die Frage der Haftung des Rheders bei Collisionsfällen zu einer Entscheidung zu bringen und dahingehende von deutscher Seite gestellte Anträge angenommen. Es wird hervorgehoben, dass diese Haftung des Rheders für ein etwaiges Verschulden seiner Angestellten unbillig ist, und es wird als zweckmässig bezeichnet, dass dieses Risiko seitens der Versicherungen übernommen werde. Eine solche Regelung, welche jedenfalls eine einfachere Auseinandersetzung ermöglicht, ist der weiteren Erwägung werth.

Die Einrichtung von Schiedsgerichten für die Entscheidung von Ansprüchen aus Collisionsfällen, welche vom Vereinstage 1898 empfohlen wurde, ist inzwischen von einigen Hafenstädten erfolgt. Soweit dieselben bisher in Thätigkeit getreten sind, hat sich die Einrichtung als zweckmässig erwiesen, weshalb dieselbe auch für andere Häfen zu empfohlen ist.

Die Ausdehnung der socialpolitischen Versicherungsgesetzgebung für die Seeleute in der Richtung der Einführung einer Wittwen- und Waisenfürsorge hat in dem verflossenen Jahre eine erhebliche Förderung erfahren. Mit Freuden kann berichtet werden, dass nach § 11 des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 durch Beschluss des Bundesraths der Seerberufsgenossenschaft gestattet werden kann, die Invalidenversicherung nach Maassgabe dieses Gesetzes für diejenigen Personen zu übernehmen, welche in den zur Genossenschaft gehörigen Betrieben beschäftigt werden, sowie für diejenigen Unternehmer, welche gleichzeitig der Unfallversicherung und der Invalidenversicherung unterliegen. Eine solche Einrichtung darf jedoch nur gestattet werden, wenn für die Hinterbliebenen der darin versicherten Personen von der Genossenschaft zugleich eine Wittwen- und Waisenversicherung begründet wird. — Auf Grund dieser Bestimmungen ist dem Bundesrath von der Seerberufsgenossenschaft der Entwurf von

Satzungen einer Invaliden-Wittwen- und Waisen-Versicherungscasse eingereicht. Durch die Genehmigung dieser Satzungen wird ein seit langer Zeit und namentlich in den letzten Jahren sehr häufig geäussert Wunsch der an der Seeschifffahrt Betheiligten erfüllt.

Ein seitens der Reichsregierung beim Reichstag eingebrachter Entwurf zur Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, auch des See-Unfallversicherungsgesetzes; enthält in mancher Hinsicht werthvolle Verbesserungen gegenüber dem jetzt geltenden Recht; so soll u. A. der Kreis der versicherten Personen auch auf Rheder solcher Schiffe, deren Besatzung regelmässig nur 2 Personen umfasst, erweitert, die Haftpflicht der Betriebsunternehmer eingeschränkt werden. Andererseits wird durch die vorgesehene Rentenberechnung, nach welcher nicht neun, sondern zehn Monate jährlicher Seefahrt anzusetzen sind, sowie durch eine Erhöhung der Renten der Kinder von 15 auf 20 Procent, durch Erleichterung des Bezuges der Aszendentenrente durch Beseitigung des Begriffs »einziger Ernährer« u. A. eine nicht unerhebliche Mehrbelastung der Berufsgenossenschaft bedingt, was umsomehr ins Gewicht fällt, als die Ausdehnung der Fürsorge auf die Wittwen und Waisen auch der an Krankheit vorstorbenen Seeleute demnächst zu erwarten sein dürfte.

Nach dem Erlass des britischen Gesetzes gegen unzureichende Bemannung der Seeschiffe ist diese Frage, wie bereits in meinem vorjährigen Bericht mitgetheilt, auch in Deutschland erörtert worden. Im verflossenen Jahre hat die Technische Commission für Seeschifffahrt sich mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Die Untersuchung hat nichts ergeben, was auf eine unzureichende Bemannung der deutschen Schiffe schliessen lasse, weshalb ich es für unnöthig erachte, dass in dieser Richtung bestimmte Regeln festgesetzt werden. Wenn jedoch überhaupt dazu übergegangen wird dem Erlass von Vorschriften näher zu treten, so würde m. E. für die Beantragung derselben die Seerberufsgenossenschaft der gegebene Factor sein.

Die Einführung einer Tiefladelinie für deutsche Schiffe wird eifrig erörtert und in der Seerberufsgenossenschaft liegt ein dahinzielender Antrag zur Verhandlung vor. Gegen eine solche Maassregel wird angeführt, dass sich Fälle, wo eine etwaige Ueberladung Verlust von Menschenleben, Schiff und Ladung herbeigeführt haben, kaum werden nachweisen lassen, auch dass die Festsetzung einer solchen Linie bei der Verschiedenheit der Schiffe und Ladungen, bei dem Wechsel der Jahreszeiten und nach der Verschiedenheit der befahrenen Gewässer eine sehr schwierige ist. Auf alle Fälle dürfte feststehen, dass die Einführung einer solchen Marke für die kleineren Schiffe, und besonders

diejenigen der Ostseerhederei, von erheblichem Nachtheil ist.

Ueber die Festlegung internationaler Dampferrouden im Verkehr zwischen Kap Lizard und New-York hat der vorjährige Vereinstag verhandelt und zur weiteren Klärung der Angelegenheit eine Commission eingesetzt. Diese hat ihre Meinung dahin ausgesprochen, dass man zunächst Material sammeln solle über den Verkehr auf jenen Routen, über die Zahl der Collisionen, wann Dampfschiffe ausserhalb dieser Tracks, wann Segler in denselben gewesen sind usw. Zur Sammlung dieses Materials solle ein Secretariat errichtet werden. — Inzwischen hat nach mir gewordenen Mittheilungen die Technische Commission für Seeschifffahrt sich für ein internationales Uebereinkommen zu gesetzlichem Vorgehen ausgesprochen. Es erscheint mir richtig eine gesetzliche Regelung, falls dieselbe überhaupt durchführbar ist, erst dann vorzunehmen, wenn durch die vorhandenen Beobachtungen eine zutreffende Beurtheilung über die sich auf den gesammten Verkehr in diesem Theile des Nordatlantischen Oceans ergebende Wirkung möglich ist. Auf dem diesjährigen Vereinstag wird weiter über die Frage verhandelt werden.

Durch die Erfindung und Vervollkommnung der drahtlosen Telegraphie scheint sich im Nachrichtenverkehr eine weitere Umwälzung zu vollziehen. Die bisher, auch von deutschen Schiffen mit Stationen auf dem Lande, angestellten Versuche, haben bereits dargethan, welche hohe Bedeutung die Ausbildung dieses Zweiges der Nachrichtenbeförderung für die Seeschifffahrt erlangen kann. Die verschiedentlich erörterte Frage der telegraphischen Verbindung von Feuerschiffen mit dem Lande wird hierdurch gelöst werden. Die Theilnehmer des Vereinstages werden Gelegenheit haben, über diese Frage einen eingehenden Vortrag von Herrn Geh. Regierungsrath Prof. Dr. Slaby in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg zu hören. — Ich hoffe, dass das fortgesetzte Studium dieser Frage bald zu Einrichtungen führen wird, welche für die Sicherheit der Schifffahrt von Nutzen sind.

Durch die Vervollkommnung des Nachrichtenwesens ist auch eine gute Berichterstattung über Vorgänge an den Küsten ermöglicht. Die seit einigen Jahren veröffentlichten Eisberichte nehmen einen immer grösseren Umfang an und erweisen sich der Seeschifffahrt von grossem Nutzen. Erwünscht würde eine Erweiterung der Eisberichte in der Hinsicht sein, dass auch Nachrichten über die Eisverhältnisse in den benachbarten dänischen Gewässern aufgenommen würden. Nach Mittheilung des Lootseninspectors in Helsingör können bei Lappegrund-Feuerschiff oder Helsingör passirende Schiffe Mittheilung über die Eisverhältnisse an den deutschen Küsten erhalten.

Das deutsche Seekartenmaterial beschränkt sich auf die heimischen Gewässer, die Meerestheile bei unseren Colonien und vereinzelte sonstige kleinere Meerestheile. Es ist ausgesprochen worden, dass ein Bedürfniss vorliegt, auch für andere, besonders von deutschen Schiffen befahrene Gewässer deutsche Karten zu besitzen. Auf dem Vereinstage, wo diese Angelegenheit zur Sprache kommt, werden Aeusserungen hierüber auch von anderen Seiten kommen, aus denen sich ergeben wird, ob mit entsprechenden Anträgen an das Reichsmarineamt heranzutreten ist.

(Sodann beschäftigt sich Herr Geh.-Rath Sartori eingehend mit der Thätigkeit der Seeberufsgenossenschaft und des Germanischen Lloyd während des Jahres 1899, ebenso wie er Mittheilungen über ein in Aussicht gestelltes Feuerschiff auf der Sandettie-Bank, über eine bessere Befuerung des Rothen Meeres, Arcona, Fehmarn-Belt usw. macht. Wir dürfen uns kurz mit diesem Hinweis begnügen, da die »Hansa« bereits zu den erwähnten Punkten in mehr oder weniger eingehender Weise Stellung genommen hat. Dieselbe Bemerkung gilt auch mit Rücksicht auf Angaben über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal, über Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, über die Beziehung des Heimathshafens, über weitere Gesetzentwürfe in Verbindung mit der Seemannsordnung, Schiffsbibliotheken und Seemannsheime im Auslande. D. R.)

Für die Rhederei hat auch das jetzt hinter uns liegende Jahr ein günstiges Ergebniss gehabt. Trotz der Zunahme des Schiffsbestandes, welcher sich sowohl in der Erweiterung bestehender als auch in der Gründung neuer Rhedereien zeigte, ist der vorhandene Schiffsraum doch fast stets voll beschäftigt gewesen. Der Getreidetransport war wegen verhältnissmässig geringen Bedarfs Nord-europas und nicht grosser südrussischer und indischer Ernten nicht bedeutend gegen früher. Dagegen beanspruchte der Transport englischer Armeen mit ihrem Kriegsbedarf nach dem südafrikanischen Kriegsschauplatz in den letzten Monaten des Jahres bedeutenden Schiffsraum englischer Flagge, was auf die Beschäftigung auch anderer Schiffe dieser Grösse eine günstige Rückwirkung übte. — Die Schiffsverwerften waren zum Theil noch stärker in Anspruch genommen als im Vorjahr.

Auf Grund der heutigen Geschäftslage darf die Erwartung ausgesprochen werden, dass die günstige Conjunctur sowohl für die Rhederei als auch für den Schiffbau noch länger anhält.

Möge unter dem Schutze einer starken Rüstung auch zur See der Weltfrieden als eine wesentliche Bedingung des Anwachsens des Weltverkehrs erhalten bleiben!

Dass die kommende **Reisesaison** unserer **Dampfer-Gesellschaften**, deren Betrieb sich zumeist auf dem Nordatlantik abspielt, alle bisherigen weit in den Schatten stellen wird, unterliegt nunmehr keinem Zweifel. Die bisher eingelaufenen Fahrkarten-Vorausbestellungen von April bis Juni für die nach Europa Strebenden und von August bis October für die Europamüden übersteigen die der besten vorhergehenden Jahre um mehr als 20 %. Zweifellos werden alle Gesellschaften glänzende Geschäfte machen, allein es unterlaufen hierbei vielfach auch irrige Ansichten, und es ist lächerlich, wenn New-Yorker Zeitungen ankündigen, es würden nicht weniger als 500 000 Passagiere von Amerika zur Pariser Ausstellung fahren, während die Zahl der für die fünf Reisesemester zur Verfügung stehenden Kajütenplätze insgesamt nur 220 000 ist. Die Zahl der nach Europa Fahrenden im vorigen Jahre betrug etwa 114 000. Von den zur Verfügung stehenden etwa 66 000 Plätzen erster Kajüte wurden bisher etwa 25 000 belegt, und es stehen somit noch etwa 40 000 zur Verfügung. Allerdings kommt das Hauptgeschäft erst in den Monaten Mai und Juni. Für die Abfahrten jener Monate sind einzelne Dampfer fast ganz vergeben, und man erfährt namentlich bei der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd, dass auf manchen Dampfern nur noch eine verschwindend kleine Zahl von Plätzen frei ist. Für die Sommersaison werden voraussichtlich auch die meisten der augenblicklich von der englischen Regierung befrachteten Personendampfer zur Verfügung stehen, wodurch einige tausend Plätze mehr frei werden. Die Preise der vorhandenen Plätze schwanken zwischen 42 und 750 \$ pro Person.

Der Nebel und die Schiffsleitung.

Von Navigationslehrer Henken.

(Schluss.)

Das Seeamt zu Hamburg hat am 17. 12. 83 in Sachen »Cimbria«-»Sultan« die Auffassung begründet, dass es die Vorsicht gebiete, vorkommendenfalls beizudrehen bzw. zu treiben und abzuwarten, bis der Nebel sich lichte. Aber das Hans. Ober-Landes-Gericht hat in derselben Sache am 1. 10. 87 es für bedenklich erklärt, in der Nichteinstellung der Fahrt bei Nebel die Versäumniss einer gebotenen Maassregel zu erblicken. Und unsere höchste Instanz, das Reichsgericht, hat in derselben Sache am 25. 1. 88 ebenfalls gegen die Auffassung des Seeamts Stellung genommen, indem es ausführte, die Fahrt brauche nicht gänzlich sistirt zu werden, es sei denn, dass sich solches als eine ausserordentliche Vorsichtsmaassregel im Sinne des Art. 29 gebiete. — Bekanntlich muss nach dem neuen Seestrassenrecht vom Jahre 1897 nunmehr auch dann die Fahrt eingestellt, oder wie es im Gesetze heisst, gestoppt werden, wenn ein Dampf-

fahrzeug das Nebelsignal eines nicht auszumachenden Fahrzeugs vorlicher als dwars hört, sofern die Umstände dies gestatten.

Die Nichtübereinstimmung in den Urtheilssprüchen tritt zuweilen sehr scharf hervor. In dem Falle »Champagne«-»Ville de Rio de Janeiro« sahen wir, dass die Urtheile es aussprachen, es sei nothwendig, dass das Schiff eine bedeutende Geschwindigkeit behalte, um schnelle Manöver ausführen zu können; aber auf die Erklärung eines Schiffsführers vor dem Seeamt zu Bremerhaven dahingehend, dass er das Schiff, welches bei langsamer Fahrt dem Ruder schlecht gehorche, mit Rücksicht auf ein etwages Ausweichen durch das Weiterdampfen mit voller Kraft (8 Seemeilen) besser hätte in seiner Gewalt behalten wollen, wies der Spruch des Seeamts vom 8. 2. 88 diese Erklärung als völlig unstatthaften Entschuldigungsgrund mit dem Bemerkten zurück, es könne fraglich sein, ob es nicht geboten gewesen wäre, die Fahrt ganz einzustellen und zu ankern.

In der That ist es schon des Oefteren in der internationalen Rechtsprechung ausgesprochen worden, das Schiff müsse bei sehr starkem Nebel, wo es angeht, namentlich auf Revieren zu Anker gehen. Die französischen Gerichte erkennen dagegen in constanter Praxis, dass das Gesetz den Schiffen diese Verpflichtung nicht auferlege, selbst nicht einmal auf Flussrevieren. Und ein amerikanisches Gericht erkannte in einem Collisionsfall zwischen dem Schnelldampfer »La Bourgogne« und dem Dampfer »Alisa«, welch letzterer bei dichtem Nebel zu Anker gegangen war: Die »La Bourgogne« konnte nicht erwarten, ausserhalb der officiell angewiesenen Ankerplätze ein ankerndes Schiff anzutreffen und sei deswegen an dem Unfall schuldlos. Aehnlich sagt ein Erkenntniss des Hans. Ober-Landesgerichts vom 13. 7. 96 bezüglich eines auf hoher See geankerten Seglers bei dichtem Nebel: Eine solche Maassregel des Zu-Anker-Gehens könne nur dann praktischen Werth haben, wenn sie regelmässig von allen Schiffen geübt würde, sonst sei ein einzelnes zu Anker gegangenes Schiff gefährdeter und gefährdender als die anderen. —

Weil die Vorschriften des Seestrassenrechts so elastisch und unbestimmt sind, deswegen ist die internationale Rechtsprechung (und dieser sind leider die Schiffe unterworfen) so wenig gleichmässiger Natur, dass sich die Urtheile nicht selten widersprechen. Der Seemann kann aus solchen Urtheilen Belehrung schöpfen, aber er erhält keinen gesicherten Maassstab, wie soll ich in jedem Fall handeln. Immer hängt es wie ein Bann, wie ein drohendes Verhängniss über der Schiffsleitung: Deine Auffassung der Sachlage kann später als eine verkehrte angesehen werden, und dann ist es um dich geschehen.

Dass der Nebel-Artikel 16 etwas sehr Unvollkommenes ist, ist allseitig anerkannt; aber man hat keine bessere Fassung finden können. Dass die mässige Geschwindigkeit, ganz abgesehen von dem Ueberranntwerden von achtern, unter Umständen die Gefahr erhöht, kann nicht zweifelhaft sein. Denn häufig liegt der Nebel ganz in Bänken und Flaggen von 20 oder 50 Seemeilen Breite auf dem Meere. Ein rasches Schiff ist mit einer oder ein paar Stunden voller Fahrt durch. Wird aber die Fahrt auf 4 bis 5 Knoten vermindert oder ganz eingestellt, so kann nicht allein das Schiff einen halben oder ganzen Tag und länger in dieser gefährvollen Region zubringen, sondern es erweist sich diese Bank auch als eine wahre Sammelstelle, als eine wahre Falle von zusammen laufenden Schiffen, wodurch die Gefährlichkeit für das einzelne Schiff selbstredend enorm gesteigert wird. Es ist nur schade, dass es unmöglich ist anzugeben, wie viele Collisionen in solchem Falle vermieden wären, wenn sämtliche Schiffe voll Dampf vorwärts gefahren wären. Es kommt auch vor, dass unter Umständen der dickste Nebel am Tage gar nichts zu sagen hat, indem er manchmal sehr niedrig liegt und man von einem sehr hohen Ausguckposten Alles wahrnehmen kann. Aus eigener Erfahrung weiss der Verfasser noch, dass man von der Bramrau des früheren alten Lloydampfers »Rhein« aus, bei dickem Nebel stundenlang Alles aufs Beste sichten konnte mit alleiniger Ausnahme des Untertheils der Schiffe. Allerdings, die Takelage existirt jetzt für die Dampfer nicht mehr und das Gesetz kann auf jeden Specialfall nicht Bezug nehmen.

Gewiss müssen auch, selbst im zwanzigsten Jahrhundert, im Zeichen des Verkehrs, welcher einen riesenhaften Aufschwung genommen hat, die Seefischer und kleinere Fahrzeuge ohne wasserdichte Abtheilungen im Wettbewerbe auf See thunlichst geschützt sein und daher mögen häufig Urtheile ergehen, die vom seemännischen Standpunkt häufig um so härter erscheinen konnten, als der davon Betroffene nicht selten eine jahrzehntelange erfolgreiche und vorwurfsfreie Berufsthätigkeit hinter sich hatte und das uneingeschränkte Vortrauen seiner Rhederei und weiterer Kreise besass und besitzt. Aber da die englischen Capitäne eingestandenormaassen auf freiem Weltmeer stets mit Voldampf fahren, wäre es da nicht weit besser den Artikel bezüglich der mässigen Geschwindigkeit wenigstens für den Ocean, die Fischgründe ausgenommen, ganz aufzugeben? Für verkehrsreiche, enge Gewässer mag die Vorschrift bestehen bleiben, ebenso auf einer Entfernung bis zu 50 Seemeilen von Land, wenn anders in Zukunft keine präcisere, genauer umschriebene Fassung des Gesetzes zu erlangen ist. Schon das erwähnte Nebel-Collisions-Committee, das die ganze Frage auf das Eingehendste

untersucht hat, kam zu dem Schluss, dass es unmöglich wäre, die ungesetzliche Praxis des Voldampffahrens zu beseitigen und dass es sich daher empfehle, die ganze Bestimmung für das offene Meer aufzuheben und es nur für enge Gewässer in Gültigkeit zu lassen. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass sämtliche Officiere und Capitäne unserer grossen Oceandampfer das Fallenlassen dieser Bestimmung mit einem Gefühl grosser Erleichterung begrüssen würden.

Es giebt Leute, die bei einem grossen Unglück auf See infolge von Nebel-Collision den einen Theil, der für schuldig angesehen wird, man möchte fast sagen, geradezu für einen Verbrecher halten. Aber wo ist bei solchen schicksalsschweren Unfällen, die auf See sich immer wieder ereignen werden und wieder ereignen müssen, so lange Schiffe die blauen Fluten durchfurchen, wo ist der Dolus des Strafrechts, der auf die Begehung eines Verbrechens gerichtete Wille! Unsere Handelsflotte wird, so Gott will, grösser und grösser werden, wie kürzlich nach Zeitungsberichten der Norddeutsche Lloyd wieder eine ganze Flotte von 10 grossen Schiffen erworben hat; ebenso wird unsere Kriegsflotte, der nach dem zutreffenden Wort unseres seeliebenden und seegewohnten Kaisers eine Verstärkung bitter noth thut, eine reichere und kräftigere Entfaltung zum Schutze unserer gewaltig gestiegenen Seeinteressen erfahren, wie wir zuversichtlich hoffen. Aber schon jetzt klagt man über Mangel an Seeleuten, über Mangel an Schiffsofficieren. Und es steht zu befürchten, dass dieser Mangel noch zunehmen wird, wenn die Schiffsleitungen, wie bisher, eine so erdrückende Verantwortung zu tragen haben: wenn die Gesetzgebung in Bezug auf Entziehung des Patents nicht im Sinne der englischen Vorschriften geändert wird, oder die Patententziehung auf immer zu einer ungewöhnlichen und ganz ausnahmsweisen Maassregel sich gestaltet. Mögen immerhin die deutschen Schulschiffe, wie auch wir auf das Lebhafteste wünschen, zur kräftigsten Entwicklung gelangen, werden sie denn unter den obwaltenden Verhältnissen mehr wie bisher eine deutsche Mutter dazu bewegen können, ihr Kind einem Berufe anzuvertrauen, wo jedes Versehen, jede, nach Ansicht Anderer irrthümliche Auffassung einer Situation der angedeuteten Richtung ihn um Berufshhre und Reputation, um Stellung und Existenz bringen kann! Im Interesse kraftvollerer Entfaltung deutscher Seegeltung und Seemachtsstellung wäre es zu wünschen, dass die überschwere Verantwortung der Capitäne und Officiere unserer Handelsmarine gemildert würde, damit das Wort auch bei uns, mehr noch wie in England zur Wahrheit würde:

»Die See gewinnt unsere Knaben.«

Circulare der See-Berufsgenossenschaft.

Wie schon in letzter Nummer kurz berichtet wurde, sind der Redaction vom Genossenschaftsvorstand der See-Berufsgenossenschaft verschiedene Circulare übermittelt worden, deren Inhalt im Nachstehenden wiedergegeben werden soll.

I. Aerztliche Untersuchung anzumusternder Seeleute.

In Ausführung eines Vorstandsbeschlusses ist bei den Rhedereien, deren Schiffe in langer Fahrt beschäftigt sind, angefragt worden, wie sie es bisher mit der ärztlichen Untersuchung der Besatzung ihrer Fahrzeuge gehalten und welche Erfahrungen sie damit gemacht haben.

Diese von uns angestellte Umfrage hat ergeben, dass bei sehr vielen Rhedereien die Mannschaften vor der Anmusterung einer ärztlichen Untersuchung unterzogen werden, mit welcher Einrichtung insofern sehr günstige Resultate erzielt worden sind, als Erkrankungen unter der Mannschaft viel seltener vorgekommen sind.

Der Vorstand glaubt in Folge dessen, den Rhedern empfehlen zu sollen, mindestens für Reisen in grosser Fahrt die Mannschaften ihrer Fahrzeuge vor der Anmusterung in Deutschland ärztlich untersuchen zu lassen und zwar möglichst im Beisein eines Officiers oder eines Maschinisten, damit auch diese, die ja bezüglich der an die Leistungsfähigkeit der Anzumusternden zu stellenden Forderungen die competentesten Beurtheiler sind, über die Tauglichkeit der anzumusternden Leute ihr Urtheil abzugeben vermögen.

(Diese den Rhedern von der See-Berufsgenossenschaft bei der Auswahl ihres Schiffspersonals empfohlene Fürsorge deckt sich mit den Vorschlägen des Nautischen- und Seeschiffer-Vereins zu Hamburg zu § 5 des Entwurfs der neuen Seemannsordnung. Der Wortlaut des Entwurfs spricht sich an dieser Stelle dahin aus, dass dem Bundesrath die Bestimmung überlassen bleibt, wer sich in körperlicher Beziehung zur Ausübung des Seemannsberufes eignet. Die genannten Vereine beantragten statt »Bundesrath« »Seeberufsgenossenschaft« zu sagen, weil diese Körperschaft in Zukunft für den Unterhalt der Wittwen und Waisen von Seeleuten zu sorgen, mithin also ein weitgehendes Interesse daran hat, wenn die Mannschaften vor der Anmusterung einer körperlichen Untersuchung unterzogen werden. D. R.)

II. Prüfung in der Gesundheitspflege.

Wiederholt sind, namentlich auch Seitens der leitenden Aerzte der Krankenhäuser in den grösseren Hafenstädten, Klagen darüber laut geworden, dass ein Theil der Capitäne und Steuerleute der deutschen Handelsflotte nicht die wünschenswerthen Vorkenntnisse zu einer sachgemässen Hülfeleistung bei Unglücksfällen besitzt. In Folge dessen hat der Vorstand Anlass genommen, bei dem Reichsamt des Innern zu beantragen, dass für die Zukunft unter die Prüfungsgegenstände für Navigationsschüler die Hülfeleistung bei Unglücksfällen aufgenommen und über das Ergebniss der Prüfung Zeugniss erteilt werde.

Auf Grund dieser Anregung ist uns Seitens des Herrn Staatssecretärs des Innern mitgetheilt worden, dass nach Anhörung der Technischen Commission für Seeschiffahrt die Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrtschiffen nunmehr sowohl in den Steuermanns- wie in den Schifferclassen der Navigationschulen als Lehrgegenstand eingeführt worden sei, und dass in den für Schiffer auf kleiner Fahrt berechneten Schulen Samaritancurse, d. i. eine Unterweisung über die erste Hülfeleistung bei Unglücksfällen, eingerichtet worden seien. Ferner sind im Anschluss an die betreffenden Steuermannscurse facultative Prüfungen vor Landesprüfungskommissionen eingeführt, denen sich auch Schiffer und solche andere Personen unterziehen können, welche dem Cursus selbst nicht beigewohnt

haben; über das Ergebniss der Prüfung werden Zeugnisse ausgestellt.

Gleichzeitig hatte die Technische Commission für Seeschiffahrt empfohlen, dass nach Durchführung dieser Einrichtung die See-Berufsgenossenschaft auf den Erlass einer Vorschrift Bedacht nehmen möge, nach welcher auf jedem Schiffe in grosser Fahrt entweder der Schiffer oder mindestens ein Schiffs-officier ein Zeugniss über ausreichende Kenntnisse in der Gesundheitspflege besitzen muss.

Die vom Vorstande von den Schiffe in grosser Fahrt beschäftigten Rhedereien eingeholten gutachtlichen Aeusserungen über die von der Technischen Commission für Seeschiffahrt gegebene Anregung haben eine eingehende Prüfung des Gegenstandes zur Folge gehabt. Dabei ist besonders berücksichtigt, dass man vermeiden möchte, Schiffer und Steuerleute, deren Patente aus der Zeit vor Einrichtung des Unterrichts in der Gesundheitspflege datiren, in Ansehen und Stellung herabzusetzen. Der Vorstand hat deshalb beschlossen, bei einer späteren Revision der Unfallverhütungsvorschriften die Aufnahme folgender Bestimmung zu beantragen:

»Auf jedem Schiffe in grosser Fahrt muss der Schiffer oder mindestens ein Steuermann in der Gesundheitspflege geprüft sein oder ein vor 1900 ausgestelltes Schiffer- oder Steuermannspatent besitzen.«

Indem der Vorstand dies zur Kenntniss bringt, empfiehlt er schon jetzt die Berücksichtigung dieser Bestimmung.

(Eine möglichst weitgehende Verbreitung vorstehender Mittheilung nach jeder Richtung ist mehr als geboten. Wir haben, trotz Widerspruchs, so oft sich Gelegenheit bot, darauf hingewiesen, dass Kenntnisse in der Gesundheitspflege für jeden Schiffer und Steuermann im eigenen und Interesse der Besatzung von grossem Nutzen seien. Nur Solche, die bereits zu ihrem eigenen Leidwesen erkannt haben, wie schmerzlich es ist, wenn Niemand an Bord einem Schwerverletzten die erste zweckmässige Handreichung geben kann, werden wissen, welche segensreichen Folgen »the first aid to the wounded« haben. D. R.)

III. Beschaffenheit der Compasse.

Im Interesse der Sicherheit des Seeverkehrs hat der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft sich eingehend mit der Frage der Beschaffenheit der Compasse beschäftigt.

Nach Kenntnissnahme zahlreicher Gutachten Sachverständiger hat der Vorstand beschlossen, bei einer späteren Revision der Unfallverhütungsvorschriften die Aufnahme folgender Bestimmungen zu beantragen:

»An Bord jedes eisernen Schiffes ausserhalb der grossen Küstenfahrt muss sich ein Steuercompass und ein Azimuthcompass (Regelcompass) von zweckmässiger Construction befinden. Die Compasse und die Art ihrer Aufstellung müssen vor Ingebrauchnahme, ferner nach einem Umbau, einer grösseren Reparatur, sowie nach Anlage einer electrischen Leitung durch eine Agentur der Seewarte oder eine andere vom Vorstande der See-Berufsgenossenschaft als geeignet bezeichnete Stelle oder Person geprüft, zweckentsprechend befunden und mit Deviationsbestimmungen versehen sein.«

Auf Grund eines vom Vorstand gefassten Beschlusses, alle Vorschläge, welche eine Verbesserung der zur Zeit in Kraft stehenden Unfallverhütungsvorschriften enthalten, zwecks Verwerthung für eine spätere Revision zu sammeln, bis zu einer derartigen Revision aber, wenn dafür Veranlassung vorliegt, in den beiden ersten Monaten eines jeden Jahres ein Circular an die Rheder zu erlassen, durch welches denselben die Einführung der Verbesserungen empfohlen wird, empfiehlt Ihnen der Vorstand schon jetzt die Befolgung vorstehender Bestimmung.

(So sehr die Beantragung auch unseren Beifall findet, mag doch die Frage gestellt werden: In welcher Beschaffenheit

muss sich der Compass eines Schiffes befinden, das innerhalb der grossen Küstenfahrt beschäftigt ist? Auch diese Schiffe machen zuweilen Reisen, im Lauf derselben Land aus Sicht kommt und die Schnelligkeit, ja überhaupt der Verlauf der ganzen Tour, von der Kenntniss abhängt, die der Schiffer von seinem Compass hat. Dass diese aber mitunter recht mangelhaft ist, mag folgender Fall beweisen.

Der Compass — einer war nur an Bord auf diesem Tramp — diente nur dann als Wegweiser, wenn Booberg-Feuer aus Sicht und der Feuerkreis von Terschelling-Feuerschiff angesteuert wurde. Weil Deviationsbestimmungen überhaupt nicht gemacht wurden, steuerte das Schiff einen Kurs, der sich schon verschiedentlich als ziemlich richtig erwiesen hatte. Bestand die Ladung — was allerdings meistens der Fall war — aus Getreide und war das Wetter gut, d. h. nicht stürmisch, dann gelang es mit dem bewährten Course mitunter das Terschelling-Feuerschiff zu sehen. Hatte das Schiff aber Eisen geladen und herrschte in der Nordsee stürmisches Wetter, dann machte sich, wenn die Distanz nach dem Logg abgelauten war, eine Neugierde, Erwartung und Unruhe über das zuerst zu sichtende Land oder Feuer bemerkbar, die unvergessliche Eindrücke hinterliessen. Trotzdem wir einmal Borkum-Landfeuer, und zwar an St. B., ein anderes Mal sogar Schouven-Feuerschiff (Haaks-Feuerschiff lag damals noch nicht) als erste Seemarke nach unserer Nordseedurchquerung sichteten, wurden an eine Compensation des Compasses nicht gedacht. Auf gelegentlich gemachte Einwände, hiess es: »Stüermaan, ick fohr dat Schipp nu all so und so veel Jahr« usw. — Heute fährt er nicht mehr, der nach jenem Ausspruch handelte. Sollte er aber der Letzte mit dieser Anschauung gewesen sein?! D. R.)

IV. Gesundheitsschädliche und feuergefährliche Farben.

In Folge der durch die Aufbewahrung und Verwendung von schnelltrocknenden Farben in den inneren Schiffsräumen vorgekommenen Unfälle, ist die Aufmerksamkeit des Vorstandes auf die Gesundheitsschädlichkeit und Gefährlichkeit mancher Schiffsfarben gelenkt worden.

Die vom Vorstande in dieser Sache angestellten Erhebungen haben ergeben, dass die Aufbewahrung und Anwendung der Farben im Schiffsbetrieb von Wichtigkeit ist und unter Umständen Gefahren mit sich bringen kann, aus welchem Grunde der Vorstand beschlossen hat, bei einer späteren Revision der Unfallverhütungsvorschriften die Aufnahme folgender Bestimmung zu beantragen:

»Gesundheitsschädliche und feuergefährliche Farben sind in festen, dichten, mit festen, gut schliessenden Deckeln oder Stöpseln versehenen Behältern aufzubewahren; die Behälter müssen ausserdem mit einer, die Gefährlichkeit des Inhalts kennzeichnenden Warnung versehen sein und gut im Schiff verstaut werden. Die Räume zur Aufbewahrung feuergefährlicher Farben dürfen nicht zu warm, d. h. nicht in der Nähe von Maschinen- und Kesselräumen liegen und müssen, wenn möglich, durch Tageslicht erhellt sein. Sind die Räume dunkel, so dürfen sie nur mit einer Sicherheitslampe, nicht aber mit offenem Licht betreten werden. Das Abfüllen und Umfüllen solcher gefährlicher Farben darf nur auf dem Oberdeck und muss bei feuergefährlichen Farben fern von offenem Feuer und zur Tageszeit geschehen.

Arsonhaltige Farben dürfen nirgends zum Anstreichen der Innenräume und feuergefährliche Farben nirgends in völlig geschlossenen Räumen, als Wasser- und Ballast-Tanks, Doppelböden, Vor- und Hinterpiek und in sonstigen Räumen, in denen keine ausreichende Ventilation stattfinden kann, Verwendung finden. Wo gesundheits-schädliche oder feuergefährliche Farben in Innenräumen verwendet werden, sind diese vor Beginn, während und

nach der Arbeit zu lüften. Während der Arbeit darf bei Verwendung feuergefährlicher Farben kein offenes Licht benutzt werden.

Indem der Vorstand dies zur Kenntniss bringt, empfiehlt er schon jetzt die Berücksichtigung dieser Bestimmung.

(In No. 39 v. J. ist in einer längeren Abhandlung bereits auf den Nachtheil hingewiesen, der Eigenthümern eiserner Schiffe erwächst, wenn sie zum Streichen des Schiffbodens Farben benutzen, die metallische Kupferpräparate und feuergefährliche Substanzen enthalten. Der hieraus entstehende Schaden ist, soweit es sich eben um das Streichen von luft-zugänglichen Flächen handelt, lediglich materieller Natur, während der Gebrauch feuergefährlicher oder gar gesundheits-schädlicher Farben in geschlossenen Räumen eine Gefahr für die dabei beteiligten Personen mit sich bringt. Wie in dem bereits angezogenen Artikel in No. 39 v. J. den Rhedern der Rath erteilt wird, sich beim Ankauf von Bodensfarben eine schriftliche Bescheinigung geben zu lassen, dass die Composition frei von metallischem Kupfer ist, aus demselben Grunde empfehlen wir den Rhedern auch hinsichtlich der übrigen Farben die gleiche Vorsicht obwalten zu lassen. Die meisten Compositionsfarben, welche frei von metallischen Kupferpräparaten sind, enthalten in nur ganz geringfügigem Maasse Explosionsstoffe. Auf Grund eingehender Untersuchungen ist festgestellt, dass sich erstclassige, hauptsächlich zum Anstrich von verschlossenen Räumen eignende Compositionsfarben, erst bei einem Wärmegrad von 133° Fahrenheit entzünden, während beispielsweise 30 $\frac{1}{2}$ % Rum schon 67° und Whiskey bei 75° Fahrenheit explosive Gase entwickeln, wenn sie in geschlossenen Räumen aufbewahrt sind. D. R.)

V. Reeling bei Decklast.

In dem vom Königlichen Seeamt zu Flensburg unterm 14. December v. J. abgegebenen Spruch, betreffend das Verschwinden eines Leichtmatrosen vom Flensburger Dampfer »Gemma«, wird empfohlen, dass bei Deckladungen vorne und hinten ausser den Reelingseilen auch in der Mitte eine Leine zum Festhalten beim Längsgehen angebracht werde.

Dieser Ausspruch des Seeamts wurde mit folgenden Worten begründet:

»Die Erfahrung im vorliegenden Falle lehrt, dass bei Deckladungen nicht allein vorne, sondern auch hinten mit auf der Deckladung Leinen zum Festhalten beim Längsgehen von Nutzen sein können. Man hat sich seither vielfach auf das Anbringen solcher Leinen auf dem Vorderdeck beschränkt, weil unter normalen Verhältnissen während der Fahrt auf hoher See die Schiffsmannschaft auf dem Achterdeck nichts zu thun hat. Da indess, wie der vorliegende Fall zeigt, die Schiffsmannschaft unter Umständen auch auf dem Achterdeck arbeiten muss, und andererseits eine in der Mitte angebrachte Leine das Festhalten sehr erleichtert, empfiehlt das Seeamt, dass es überall bei Deckladungen dementsprechend verhalten werden möge.«

Der Vorstand hat über diese Frage Gutachten Sachverständiger eingeholt, welche sich für die Anbringung eines Strecktaues von vorne nach hinten auf Dampfern mit vollgestautem Deck aussprachen, und in Folge dessen beschlossen, bei einer späteren Revision der Unfallverhütungsvorschriften zu § 35 der Vorschriften für Dampfer, welcher lautet:

»Jedes Schiff über 300 Cubikmeter Brutto-Raumgehalt muss zum Schutze der Mannschaft mit Schanzkleid oder Reeling von genügender Höhe und Dichtigkeit versehen sein. Wenn soviel Ladung auf Deck liegt, dass die feste Reeling einen genügenden Schutz nicht mehr bietet, ist eine zweckentsprechende provisorische

Reeling aus Spieren, Tauwerk oder sonstigem Material anzubringen

folgenden Zusatz zu beantragen:

»Ausserdem ist vorne und hinten im Bereich der Decklast längsschiffs in der Mitte des Schiffes eine Streckleine zum Festhalten anzubringen.«

Indem der Vorstand diesen Beschluss zu Kenntniss bringt, empfiehlt er schon jetzt die Einführung dieser Verbesserung.

VI. Schiffsöfen.

Von geschätzter Seite wurde im Hinblick auf einen am Bord eines Schiffes durch Kohlenoxydgas-Vergiftung entstandenen Unfall, welcher den Tod des Betreffenden zur Folge hatte, auf die Gefährlichkeit der Verwendung von Öfen mit Verstell- oder anderen Rohrverschlussklappen auf Schiffen hingewiesen.

Die von uns eingeholten Gutachten Sachverständiger über die Frage, ob die Verwendung solcher Öfen auf Schiffen als gefährlich zu erachten seien, gingen im Allgemeinen dahin, dass bei Schiffsöfen Verstellklappen oder Verschlüsse (Schosse) an den Ofenröhren verboten werden sollten.

Der Vorstand hat nun in seiner am 2. Juni v. J. stattgefundenen Sitzung beschlossen, alle Vorschläge, welche eine Verbesserung der zur Zeit in Kraft stehenden Unfallverhütungsvorschriften enthalten, zwecks Verwerthung für eine spätere Revision zu sammeln, bis zu einer derartigen Revision aber, wenn dafür Veranlassung vorliegt, in den beiden ersten Monaten eines jeden Jahres ein Circular an die Rheder zu erlassen, durch welches denselben die Einführung der Verbesserungen empfohlen wird.

In Ausführung dieses Beschlusses, empfiehlt der Vorstand schon jetzt die Berücksichtigung folgender Bestimmung, welche bei einer Revision der Unfallverhütungsvorschriften beantragt werden wird:

»Die Schiffsöfen dürfen nicht mit Verstellklappen oder Verschlüssen (Schossen) an den Ofenröhren versehen sein.«

Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien.

Der Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien im Jahre 1898 gestaltete sich nach der amtlichen Statistik wie folgt:

I. Linien des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien.

Der Gesamtverkehr der beiden Linien auf der Ausreise und Heimreise zusammen genommen belief sich auf 179 719 t im Werthe von 165 268 000 \mathcal{M} gegen 178 015 t im Werthe von 165 793 000 \mathcal{M} im Jahre 1897. Hierin sind nicht miteingerechnet Edelmetalle und Contanten im Betrage von 46 450 000 \mathcal{M} im Jahre 1898 und 27 253 000 \mathcal{M} im Jahre 1897.

Es entfielen auf die Ausreise

88 875 t im Werthe von 68 733 000 \mathcal{M} gegen

95 155 t „ „ 68 487 000 „ im Jahre 1897,

auf die Heimreise

90 844 t im Werthe von 96 535 000 \mathcal{M} gegen

82 860 t „ „ 97 306 000 „ im Jahre 1897.

Danach ist zwar die Ausfuhr mittels der Reichspostdampfer im Jahre 1898 hinter derjenigen des Vorjahres dem Gewichte nach um rund 6000 t zurückgeblieben, dem Werthe nach hat sie aber um 246 000 \mathcal{M} zugenommen.

Die Einfuhr ist nach dem Gewichte um rund 8000 t gestiegen, während ihr Werth hinter dem des Vorjahres um 771 000 \mathcal{M} zurückblieb.

Von den ausgehenden Gütern wurden 67,3% des Gesamtwertes der in den europäischen Häfen aufgenommenen Ladung in Bremerhaven, 22,6% in Antwerpen, 8,8% in Genua und 1,3% in Neapel geladen. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 3,2%, in Genua 33,1%, in Antwerpen 24,8% und in Bremerhaven 38% vom Gesamtwerte.

Deutscher Herkunft waren von den auf der Ausreise beförderten Gütern 59 294 t im Werthe von 38 456 000 \mathcal{M} , d. h. 66,7% des Gesamtgewichts und 55,9% des Gesamtwertes der ausgehenden Waaren.

Von den auf der Heimreise beförderten Gütern waren 51 308 t im Werthe von 39 269 000 \mathcal{M} , d. h. 56,5% des Gesamtgewichts und 40,7% des Gesamtwertes, für Deutschland bestimmt.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Ausreise und Heimreise zusammen genommen mit 72 764 t im Werthe von 93 109 000 \mathcal{M} — auch hier wieder ohne Einrechnung der Contanten — theil. Auf die Ausreise entfielen hiervon 40 666 t im Werthe von 39 271 000 \mathcal{M} , darunter deutscher Herkunft 28 346 t im Werthe von 20 568 000 \mathcal{M} , d. h. 69,7% des Gesamtgewichts und 52,4% des Gesamtwertes der auf dieser Linie beförderten Güter. Von den auf der Heimreise beförderten 32 098 t im Werthe von 53 838 000 \mathcal{M} waren 14 431 t im Werthe von 14 329 000 \mathcal{M} , d. h. 45% des Gesamtgewichts und 26,6% des Gesamtwertes, für Deutschland bestimmt.

Der Antheil der australischen Linie an der Gesamtbeförderung betrug — ohne Edelmetalle und Contanten — 106 955 t im Werthe von 72 159 000 \mathcal{M} . Hiervon entfielen auf die Ausreise 48 209 t im Werthe von 29 462 000 \mathcal{M} , darunter deutscher Herkunft 30 984 t im Werthe von 17 888 000 \mathcal{M} , d. h. 64,2% des Gesamtgewichts und 60,7% des Gesamtwertes der auf dieser Linie beförderten Güter. Von den auf der Heimreise beförderten 58 746 t im Werthe von 42 697 000 \mathcal{M} waren 36 877 t im Werthe von 24 940 000 \mathcal{M} , d. h. 62,8% des Gesamtgewichts und 58,4% des Gesamtwertes, für Deutschland bestimmt.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

Ostasiatische Linie.

	1898				1897			
	Classe			Zusammen Cl. I—III	Classe			Zusammen Cl. I—III
	I	II	III		I	II	III	
Ausreise	1304	1253	3995	6552	1283	1062	4939	7284
Heimreise	1011	1186	1877	4074	916	982	1449	3347
• Zus.	2315	2439	5872	10626	2199	2044	6388	10631

Australische Linie.

	1898	1897
Ausreise	1506	1409
Heimreise	1080	999
Zus.	2586	2408

II. Deutsch-Ostafrikanische Linie.

Der Gesamtverkehr, Ausreise und Heimreise zusammen genommen, belief sich auf 78 517 t im Werthe von 39 139 000 \mathcal{M} gegen 70 293 t im Werthe von 39 947 000 \mathcal{M} im Jahre 1897. Hierin sind nicht miteingerechnet Edelmetalle und Contanten im Betrage von 1 072 000 \mathcal{M} im Jahre 1898, 3 146 000 \mathcal{M} im Jahre 1897.

Während sich also die Menge der beförderten Güter um über 8000 t vermehrt hat, ist ihr Werth gegen das Vorjahr auch ohne Berücksichtigung der Edelmetalle und Contanten etwas zurückgeblieben.

Es entfielen auf die Ausreise

38 672 t im Werthe von 19 003 000 \mathcal{M} gegen

36 516 t „ „ 20 063 000 „ im Jahre 1897,

auf die Heimreise

39 845 t im Werthe von 20 136 000 \mathcal{M} gegen

33 777 t „ „ 19 884 000 „ im Jahre 1897.

Der grössere Theil der ausgehenden Güter, nämlich 60,1% vom Gesamtwerte der Einladungen in den europäischen Häfen, wurde in Hamburg, 7,8% wurden in Amsterdam, 12,2% in Antwerpen, 16,2% in Lissabon und 3,7% in Neapel aufgenommen.

Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 7,2%, in Marseille 13,8%, in Lissabon 1,3%, in Rotterdam 8,9%, in Hamburg 68,8% vom Gesamtwerte.

Von den ausgehenden Gütern waren deutscher Herkunft

21 501 t im Werthe von 8 081 000 \mathcal{M} gegen

19 636 t „ „ 10 240 000 „ im Jahre 1897,

d. i. 55,8% des Gesamtgewichts und 42,5% des Gesamtwertes der auf der Ausreise beförderten Waaren.

Von den einkommenden Gütern waren für Deutschland bestimmt:

20 881 t im Werthe von 11 031 000 \mathcal{M} gegen

15 865 t „ „ 9 603 000 „ im Jahre 1897,

d. h. 52,4% des Gewichts und 54,8% des Gesamtwertes der auf der Heimreise beförderten Waaren.

Der Personenverkehr gestaltete sich wie folgt:

	1898				1897			
	Classe			Zusammen Cl. I—III	Classe			Zusammen Cl. I—III
	I	II	III		I	II	III	
Ausreise	1211	1227	1987	4425	1001	1031	2056	4088
Heimreise	1501	1357	2639	5497	1295	1028	2401	4724
Zus.	2712	2584	4626	9922	2296	2059	4457	8812

Schiffbau.

Bauftrag. Die Firma Ruys & Co. in Rotterdam und Amsterdam hat der Werft von Blohm & Voss in Hamburg den Bau von zwei neuen Frachtdampfern von je über 5000 T. in Auftrag gegeben, die in den Dienst der Linie des Rotterdamschen Lloyd nach Padang, Batavia etc. gestellt werden sollen. Die neuen Dampfer werden schon in nächster Zeit in Angriff genommen werden.

Bauftrag. Wie verlautet, empfing die »Neptun-Werft, Rostock, von der Hamburg-Amerika Linie einen Auftrag auf zwei Stahldampfer für den Frachtverkehr zu 6200 T., die im Frühjahr 1901 zu liefern sind.

Bauftrag. Die Firma Joh. C. Tecklenborg, A.-G., Geestemünde, hat am 24. Februar mit dem Norddeutschen Lloyd den Bau von zwei neuen Dampfschiffen abgeschlossen. Dieselben werden je etwa 2900 T. Schwergut gross werden und mit Maschinen von 1200 indicirten Pferdekraften versehen worden; Fahrtgeschwindigkeit 11 Seemeilen. Die Anfang 1901 zu liefernden Dampfer sind für die chinesische Küstenfahrt bestimmt.

Stapellauf. Am Freitag, den 23. d. M., lief auf der Werft von G. H. Thyen in Brake n. d. Weser ein für die Rhederei der Herren Paqlsen & Ivers in Kiel neuerbauter Gaffelschooner von etwa 350 Tons Tragfähigkeit glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Admiral Werner«. Ein ähnliches, aber 200 Tons grösseres Schiff, das als Dreinastschooner getakelt wird, für dieselbe Rhederei, soll in nächster Zeit in Bremerhaven zu Wasser gelassen werden.

Stapellauf. Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft hat z. Z. noch mehrere Dampfer bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft im Bau und einer derselben konnte am 24. Februar, Nachmittags um 3 Uhr, ins Wasser gelassen werden. In der Taufe erhielt dieses Schiff den Namen »Duisburg«. Die Grössenverhältnisse sind: grösste Länge 403' 8", grösste Breite 47' 8", Tiefe 32'.

Probefahrt. Die am 22. Februar abgehaltene Probefahrt des auf der Actiengesellschaft »Weser«, Bremerhaven erbauten neuen Norddeutschen Lloyd dampfers »Deli« nahm, einen in jeder Weise vorzüglichen Verlauf. Trotz einer verhältnissmässig tiefen Beladung wurde die contractliche Geschwindigkeit von 12 Meilen erreicht, die Maschine arbeitete tadellos und zeichnete sich durch einen besonders ruhigen Gang aus; von Vibrationen war nichts zu bemerken. Das Schiff wurde nach beendeter Probefahrt von dem Norddeutschen Lloyd übernommen. Der Dampfer »Deli« ist 78,3 Meter lang, ganz aus Stahl gebaut, mit der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd versehen und besitzt einen Rauminhalt von 1393,7 Br.-R.-T.

Probefahrt. Der auf der Werft der Oderwerke für die Rhederei Stenzel & Rolke, Stettin, erbaute 2000 Tons grosse Dampfer »Rhenania« unternahm am 22. Februar eine Probefahrt nach dem unteren Revier, die ein zufriedenstellendes Resultat ergab. Der Dampfer entwickelte eine Fahrtgeschwindigkeit von 11 Knoten; contractlich waren 10 Knoten vereinbart.

Vermischtes.

Einigung des Seerechts. Von sehr geschätzter Seite aus Antwerpen wird uns Folgendes mitgetheilt: Eine schwedische Gesellschaft zur Einigung des Seerechts ist soeben gegründet worden und zwar auf die Initiative des Herrn Ad. de Boerencroft hin. Die constituirende Versammlung wurde durch Herrn Dr. Ackermann, General-Director des Handels bei der schwedischen Regierung, präsidiert und nahmen hieran die hervorragendsten Versicherer, Rheder, Rechtsgelehrten und Kaufleute Schwedens theil. Es ist bekannt, dass auf der Londoner Konferenz die Abgeordneten der verschiedenen Länder, in Bezug auf die Frage der Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer, sich über eine neue Formel geeinigt haben, welche die Principien des englischen Gesetzes sowie diejenigen der Gesetzgebungen anderer Völker enthält. Es war nun interessant zu erfahren, welche Aufnahme dieser Compromiss in den verschiedenen Ländern erhalten würde. In England hatte die »Chamber of Shipping«, das Organ der englischen Rhederei, sich mit dieser Frage in seiner am 14. Februar abgehaltenen Versammlung zu beschäftigen und hat einstimmig entschieden, sich den Beschlüssen der Londoner Konferenz anzuschliessen.

Zollfreie Einfuhr von Schiffsbaumaterialien nach Portugal.

Auf Grund einer in dem Etatsgesetz von 1897 ertheilten, durch das Gesetz vom 26. Juli 1899 bestätigten Ermächtigung hat die Portugiesische Regierung unterm 28. December v. J. eine Verordnung erlassen, wonach die zur Reparatur von Schiffen eingeführten Materialien Zollfreiheit geniessen sollen und bereits verzollte, von Händlern für zu reparirende Schiffe gelieferte Gegenstände Anspruch auf Rückerstattung des erlegten Zolles erhalten. Die Vergünstigung bleibt auf den Hafen von Lissabon beschränkt, weil sie darauf berechnet ist, fremde havarirte Schiffe zur Vornahme ihrer Reparaturen heranzuziehen, wofür nur in Lissabon die erforderlichen Einrichtungen (Trockendocks etc.) vorhanden sind.

Ausdehnung des Handelsvertrages auf Réunion zwischen Japan und Frankreich. Nach einer im japanischen Staatsanzeiger vom 5. December 1899 veröffentlichten Bekanntmachung des Ministeriums des Aeussern hat dieses am 23. November d. Js. eine amtliche Mittheilung des französischen Gesandten erhalten, wonach seine Regierung gemäss Artikel 22 des französisch-japanischen Handels- und Schiffahrtsvertrages vom 4. August 1896 die Ausdehnung des Vertrages auf die Insel Réunion wünsche. Für die Geltendmachung eines derartigen Anspruchs war eine zweijährige Frist vom Tage des Austausches der Ratificationsurkunden an gerechnet ausbedungen.

Der neue Freibezirk in Stettin entwickelt sich erfreulich weiter und macht Stettin allen modernen Anforderungen gewachsen, namentlich was die Entlöschung eingehender Schiffe betrifft. Die Zollabfertigung zwar schon verbessert, lässt aber noch manche Erleichterung zu wünschen und behindert die Beladung noch erheblich, sodass dieser Zweig des Verkehrs sich dem Freibezirk wohl erst dann mehr zuwenden wird, nachdem die Regierung sich entschlossen haben wird, diejenigen Hindernisse zu beseitigen, welche bisher der eigentlichen Verwirklichung der Freibezirks-Ideen entgegenstehen.

Kohleneinfuhr Italiens über die Häfen von Genua und Savona im Jahre 1899. Die Kohleneinfuhr Italiens, welche innerhalb der ersten elf Monate 1899 4 537 306 t betrug und gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Mehr von ungefähr einer halben Million Tonnen aufweist, hat namentlich auch, soweit sie über die Häfen von Genua und Savona gegangen ist, eine erhebliche Steigerung erfahren. Während im Laufe des Jahres 1898 nur 2 122 618 t Kohlen über den Hafen von Genua eingeführt wurden, betrug die Einfuhr im Jahre 1899 2 356 046 t. Hiervon entfällt der bei weitem grösste Theil (2 335 613 t) auf englische Kohle. Die Kohleneinfuhr über den Hafen von Savona stieg von 506 893 t im Jahre 1898 auf 659 446 t im Jahre 1899. Die Gründe dieser vermehrten Kohleneinfuhr sind nach einem Berichte des Kaiserl. General-Consuls in Genua im Wesentlichen in der allgemeinen Zunahme der wirthschaftlichen Entwicklung Ober-Italiens zu suchen. Daneben kommt auch die durch den Krieg Englands mit der Südafrikanischen Republik hervorgerufene Steigerung der Kohlenpreise in Betracht, welche die Consumenten veranlasst hat, von den günstigen Preissätzen der in der Regel auf das ganze Kalenderjahr abgeschlossenen Contracte nach Möglichkeit Nutzen zu ziehen. Die englische Kohle, welche zu Anfang des Monats Januar 1900 in Genua 46 Lire kostete, ist gegen den Durchschnittspreis des Jahres 1898 um 15 Lire gestiegen. Bei diesen Theuerungsverhältnissen hat sich die

Kohleneinfuhr aus den Vereinigten Staaten von Amerika, wo die Tonne Kohlen 10 Schilling kostet, zu denen ungefähr 16 Schilling Frachtkosten hinzutreten, wesentlich gehoben. Es sind bereits mehrere Dampferladungen aus Amerika in Genua gelöscht worden, und eine grosse Menge Kohlen soll sich von dorthier noch unterwegs befinden.

Kleine Mittheilungen.

Vorlesungswesen der Oberschulbehörde. Der Oberlehrer an der Navigationsschule, Herr Dr. Bolte, wird die dritte Reihe seiner Vorlesungen über »Die Methoden und Hilfsmittel der Navigation zur Zeit des Columbus« am Mittwoch den 7. März beginnen und am 14. und 21. März fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7¹/₂—9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums statt.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 28. Februar. Als Mitglieder werden die Herren Capt. Schmidt, S. »Pamelia«, Dietrich, B. »Bertha«, Dittmer, D. »Roland« und I. Steuermann Bartels vom Dampfer »Amasis« aufgenommen. Eingegangen war ein Bericht der Shipmaster Society, London, und von der Seeberrufsgenossenschaft Circulars zur Vertheilung an die Mitglieder behufs Theilnahme an der freiwilligen Alters- und Invaliditätsversicherung und späteren Wohlthat der Wittwen- und Waisenversorgung. Eine schriftliche Mittheilung liegt dahinlautend vor, dass folgender im Deutschen Nautischen Verein gestellter Antrag angenommen ist:

»Der Bezug der Heuer (des Schiffers) wird während der Zeit der gesetzlichen Fürsorgepflicht des Rhodors nicht gekürzt.«

Der darauf bezügliche Wortlaut des Entwurfes zu § 553 a heisst:

»Der Bezug der Heuer wird während des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt nicht gekürzt.«

Aus Mitgliederkreisen wurde sodann noch auf die ungenügenden Rettungsvorrichtungen auf den Hafenfährdampfern hingewiesen. Es seien auf diesen Schiffen nur 2 Rettungsgürtel vorhanden, was bei der, namentlich zur Zeit der Arbeiterbeförderung, enormen Inanspruchnahme jener Dampfer so gut wie gar nichts bedeute. Der Collisionsfall »Altona-Expedient« hätte jedenfalls auch mehr Menschenverluste gefordert, wenn nicht mehrere andere Fahrzeuge zufällig in Hilfsbereitschaft gewesen wären. Nach Ansicht der Versammlung ist der Hafeninspector auf diesen Uebelstand aufmerksam. Nächste Sitzung 7. März.

Seeschiffer-Verein »Weser«, Bremerhaven.

In der am 26. Februar d. J. abgehaltenen Sitzung des Seeschiffer-Vereins »Weser« erstattete der Vorsitzende Herr Prahm Bericht über die Verhandlungen des Berliner Verbandstages. Nachdem über einige Punkte der Tagesordnung dieses Verbandstages eine lebhafte Unterhaltung stattgefunden hatte, wurden die eingegangenen Schriftstücke erledigt. Das wichtigste derselben war ein Schreiben der Seeberrufsgenossenschaft vom 20. Februar d. J. Invalidenversicherungsgesetz betreffend. Das Schriftstück wird voraussichtlich vervielfältigt und den

Mitgliedern des Vereins zugesandt werden. Der Seeschiffer-Verein »Weser« fühlt sich für die Zusendung derartiger Mittheilungen dem Vorstände der Seeberufsgenossenschaft zu besonderem Danke verpflichtet.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 22. Februar abgehaltenen Versammlung, welche sehr gut besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 5 Herren als Mitglieder aufgenommen. An Eingängen lagen vor: Schreiben von der See-Berufsgenossenschaft Hamburg und solche von Mitgliedern aus Port Said, Gibraltar, Rotterdam, Valparaiso, Antwerpen, Genua, Durban, Kiel und hier. Verlesen und durchberathen wurden verschiedene Abänderungsanträge der See-Berufsgenossenschaft an den Bundesrath und wurde hierzu ausgeführt, dass zu Punkt 1 »die ärztliche Untersuchung vom Staate und nicht von der See-Berufsgenossenschaft übernommen werden solle.« Zu Punkt 2 »betr. Prüfung auf Sehschärfe und Farbenblindheit« wurde bemerkt, dass die heutige Untersuchung auf Farbenblindheit durchaus eine unzuverlässige sei, da die Erfolge verschiedener Untersuchungsverfahren sich diametral gegenüberständen. Hierbei wurde gerügt, dass die Beleuchtungsverhältnisse in verschiedenen Navigationsschulen recht mangelhafte seien und solche die Verminderung der Sehschärfe in hohem Grade begünstigen müssen. Hierzu wurde beschlossen, dem Antrage der See-Berufsgenossenschaft nur dann stattzugeben, wenn diese Missstände verbessert würden. Bei Punkt 3 betr. Logisverhältnisse und Mitführung von Medicamenten an Bord der Handelsschiffe, wurde bemerkt, dass auch diese Vorschriften hierfür nur vom Staate aus und nicht von der See-Berufsgenossenschaft erlassen werden sollten. Zu Punkt 4 betr. Heimschaffung kranker Seeleute wurde beschlossen, dem Vorschlage der See-Berufsgenossenschaft nur dann zuzustimmen, wenn bei der Verfügung der Heimschaffung des kranken Seemanns von Seiten des behandelnden Arztes und Seemanns amtes der Kranke sein Einverständnis dazu giebt. Punkt 5 betr. Beerdigungskosten eines verstorbenen Seemanns, wurde dem Antrage der See-Berufsgenossenschaft zugestimmt, dergleichen dem Punkt 6 zugestimmt, welcher besagt, dass geschlechtliche Krankheiten als Grund der Entlassung gelten mögen. Ebenfalls wurde der Ausführung der See-Berufsgenossenschaft betr. Präcisirung des Heimathshafens des Schiffes zugestimmt. Nochmals wurden die Zusatz-Gesetze zur Seemannsordnung durchberathen und betr. des Gesetzes der Heimschaffung straffälliger Seeleute beschlossen, auf dem schon früher vertretenen Standpunkte zu beharren. Zum Gesetz über die Regulirung des Heuerbaaswesens wurde mit Genugthuung bemerkt, dass dem schon vor einigen Jahren vertretenen Standpunkte des Vereins Berücksichtigung zu theil geworden sei, und wurde dasselbe im Allgemeinen für zutreffend erachtet. Doch wurde gewünscht, dass bei Festsetzung der Vermittlungsgebühr nicht nur allein der Heuerbaas, sondern auch der Schiffsmann mit herangezogen werden müsse. Der Möglichkeit, dass den einzelnen Landesregierungen die Abänderung einzelner Bestimmungen an die Hand gegeben sei, konnte nicht zugestimmt werden und wurde beschlossen, zu beantragen, dass solches nur durch den Bundesrath zu geschehen hätte. Nachdem noch einige Paragraphen des Handelsgesetzbuches, welche das Verhältniss des Capitäns zur Rhederei behandeln, durchberathen waren, wurden noch 2 Herren zum Verwaltungsrathe gewählt und darauf die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Für Deutschlands Kraft zur See. Aufsätze aus der Deutschen Flotten-Zeitung »Ueberall«. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW₁₂. Preis 30 Pfg.

»Für Deutschlands Kraft zur See« betitelt sich eine in Berlin erschienene kleine Schrift die weiteren Kreisen eine willkommene Aufklärung über die verschiedensten und wichtigsten Fragen über unsere Seemacht und Volkswohlfahrt zu bieten geeignet ist. Die verdienstliche Schrift fasst sechs in der Deutschen Flotten-Zeitung »Ueberall« veröffentlichte Aufsätze zusammen: Seemacht und Volkswirtschaft. — Handel und Flagge. — Arbeit, Flotte, Frieden, Arbeit. — Die Bedeutung der deutschen Schiffbauindustrie. — Der Segelsport und das heranwachsende Deutschland. — Emden und die ersten Anfänge einer brandenburg-preussischen Welthandelspolitik. Es werden somit Fragen berührt, die bei Beurtheilung und richtiger Würdigung von Werth und Nutzen einer starken Flotte für Handel, Gewerbe und Industrie, für Volkswohlfahrt und Volkswirtschaft, für nationale Ehre und politischen Einfluss vornehmlich in Betracht kommen. Die Schrift, welche zu dem niedrigen Preise von 30 Pfennigen zu beziehen ist, verdient weite Verbreitung.

Das strategische und taktische Zusammenwirken von Heer und Flotte. Erstes Heft. v. Janson (General-leutnant z. D.) Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW₁₂, Kochstr. 68—71. Preis M. 1.50.

Der Gedanke eines planmässigen Zusammenwirkens von Landheer und Flotte ist bisher bei uns praktisch noch nicht zur Ausführung gekommen und war lange Zeit kaum Gegenstand eingehender Erwägung: Preussen und Deutschland haben ihre letzten Kriege geführt, ohne dass zu wirksamem Eingreifen in die Ereignisse geeignete Seestreitkräfte vorhanden waren. Unsere Flotte ist seitdem erheblich stärker geworden, und das Wort des Kaisers bürgt für das unablässige Streben nach weiterer Ausgestaltung. Damit steigert sich auch das Bedürfniss, über die richtige gemeinsame Verwendung beider grossen Körper ein klares, zuverlässiges Bild zu erhalten. Gerade jetzt, da wie verlautet für das nächste Kaisermanöver ein Zusammenwirken der Flotte mit dem Landheere zum ersten Male in grösserem Stile in Aussicht genommen ist, wird daher ein Werk willkommen sein, das sich zum Ziele setzt, das Verständniss für das Zusammenwirken von Heer und Flotte zu entwickeln und zu fördern. Der Verfasser hat die Nothwendigkeit und die Natur des Zusammenwirkens, die Anwendbarkeit der strategischen Begriffe des Landkrieges auf den Seekrieg und die daraus zu ziehenden Forderungen, den Krieg zwischen Mächten mit gemeinsamer Landesgrenze und zweier durch das Meer getrennter Länder, das taktische Zusammenwirken und die Vorbereitungen im Frieden für das Zusammenwirken eingehend behandelt. Dadurch, dass gleichzeitig die weithin interessirenden Fragen des Schutzes des Handels in einem Kriege, der Zufuhr von Nahrungsmitteln und Material auf dem Seewege, der Einwirkung der Colonien mit berührt werden, ist diese Veröffentlichung, namentlich auch jetzt während des südafrikanischen Krieges, von weitestem Interesse.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsabhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsabhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsabhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 10.

Hamburg, den 10. März.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte. — XXXI. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Der vorwöchentliche Besuch des Prinzen **Heinrich von Preussen in Hamburg**, der ungezwungene, freundliche Verkehr dieses hervorragendsten Repräsentanten der Kaiserlichen Marine mit den bedeutendsten Vertretern des deutschen Seeschiffahrtsbetriebes, also auch der Handelsmarine, hat abermals die enge Zusammengehörigkeit zwischen Kriegs- und Handelsmarine documentirt. Wer aus dem Besuche des hohen Gastes diesen Schluss nicht zu ziehen vermag, der lese, was der Prinz u. A. als Erwiderung auf eine Ansprache des ersten Bürgermeisters von Hamburg gesagt hat:

„Die Erwägung, ob die Kriegsflagge der Handelsflagge, oder die Handelsflagge der Kriegsflagge vorangehe, ist für mich stets von untergeordneter Bedeutung gewesen. Sie sind beide für einander da, und beide haben sich daheim und im Auslande immer verstanden. Sie dienen beide im gleichen Maass dem Kaiser und dem Reich.“

So lange sich in dem gewaltigen Betriebe beider Marinen, jedes ihrer Glieder, sei es auch noch so gering, diese Gedanken zu eigen macht, ist die Frage ob die Kriegs- der Handelsmarine

vorangeht oder umgekehrt, thatsächlich von untergeordneter Bedeutung. Wir in der Handelsmarine sehen in der deutschen bewaffneten Seemacht unseren natürlichen Schutz gegen Uebermuth und Gewaltacte fremder Hasser und Neider, im Gegensatz zu den ausführenden Organen der Kaiserlichen Marine, die sich ihrer hohen und gerne geleisteten Aufgabe wohl bewusst sind. Konnte diese Aufgabe in letzter Zeit nicht immer consequent durchgeführt werden, so war — Das wissen wir — nicht Mangel an gutem Willen, sondern leider an unzulänglichen Mitteln die Ursache.

Nachstehendes **Schreiben** hat der Vorstand der **See-Berufsgenossenschaft** in dankenswerther Weise an verschiedene Hamburger Vereine gesandt, deren Mitglieder Alle oder zum Theil deutsche Seeschiffer sind:

„Nach § 1 Ziffer 3 des mit dem 1. Januar cr. in Kraft getretenen Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 unterliegen die Führer von Seeschiffen nur dann der durch dieses Gesetz geschaffenen Versicherungspflicht, wenn ihr regelmässiger Jahresarbeitsverdienst an Lohn oder Gehalt — als solche kommen auch Tantiemen und Naturalbezüge in Betracht — 2000 Mk. nicht übersteigt. Alle übrigen Schiffer sind kraft Gesetzes nicht mehr gegen die Folgen

von Invalidität und Alter versichert, doch steht allen, welche bis zum 1. Januar cr. auf Grund des Reichs-Gesetzes, betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22. Juni 1889 versichert waren, nach § 14 Abs. 3 des Gesetzes vom 13. Juli 1899 das Recht zu, diese Versicherung freiwillig fortzusetzen. Hierbei genügt es zur Wahrung der Anwartschaft nach § 46 Abs. 1, dass während zweier Jahre mindestens 20 Beiträge entrichtet werden, doch ist hierbei zu berücksichtigen, dass nach § 146 freiwillige Beiträge für eine länger als ein Jahr zurückliegende Zeit nachträglich nicht entrichtet werden dürfen.

Durch Gegenwärtiges gestatten wir uns nun in Anregung zu bringen, den Herren Mitgliedern Ihres Vereins, sofern dieselben nicht mehr der Versicherungspflicht unterliegen, den Rath zu ertheilen, baldmöglichst von dem ihnen zustehenden Rechte der freiwilligen Weiterversicherung Gebrauch zu machen, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil dieselben es hierdurch unbedingt ermöglichen werden, dass ihre Angehörigen der Wohlthaten der von unserer Berufsgenossenschaft auf Grund des § 11 des Invalidenversicherungsgesetzes demnächst ins Leben zu rufenden Wittwen- und Waisenversorgung theilhaftig zu werden vermögen, während beim Unterlassen der freiwilligen Weiterversicherung zum Mindesten zweifelhaft ist, ob den nach dem neuen Invalidenversicherungsgesetz nicht mehr versicherungspflichtigen Schiffern die Möglichkeit einer Betheiligung an der Wittwen- und Waisenversorgungs-Kasse gewahrt werden kann.

Der Genossenschafts-Vorstand
Laeisz, Vorsitzender.

Die anfangs genannten Vereine haben durch Vervielfältigung des Briefes zu erkennen gegeben, von welcher Wichtigkeit jener Hinweis für ihre Mitglieder ist. Wenn das Schreiben hier trotzdem noch zum Abdruck gebracht ist, so geschah es in der richtigen Annahme, dass die seemännischen Leser der »Hansa«, die nicht Mitglieder jener Vereine sind, gerne — und hoffentlich mit Erfolg — von der wichtigen Mittheilung Notiz nehmen werden.

Der am 26. und 27. Februar in Berlin abgehaltene **31. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins** hinterlässt Alles in Allem genommen eine angenehme Erinnerung. In erster Linie stützt sich dieses Gesamtturtheil auf die ganz vorzügliche Leitung der oft recht lebhaften, ja nicht selten als Ausfluss scharfer Interessengegensätze sehr erregten Debatten, die besonders aus Anlass der Schulschiffsfrage und der Seemannsordnung geführt wurden. Es war dann für den Vorsitzenden, Herrn Geh. Rath Sartori, zweifellos oft recht schwer objectiv zu bleiben. Dass aber die ganzen Verhandlungen streng sachlich geleitet worden sind, wird Niemand bestreiten wollen. Da das Programm des Vereinstages nicht allein einen Kampf mit geistigen Waffen enthielt, sondern auch dem Gaumen, diesem werthvollen Bestandtheil des menschlichen Organismus, gerecht wurde, mag immerhin gesagt werden, dass das Festmahl und die an dieses sich knüpfende allgemeine Unterhaltung nicht den unwesentlichsten

Theil der Tagesordnung bildeten. Die Herren Staatssecretäre Graf Posadowsky und v. Podbielsky brachten, der Erstere auf den Kaiser und die Seeschifffahrt, der Generalpostmeister auf die Vermehrung deutscher Cabel, Toaste aus, denen sich andere Ansprachen solange zugesellten, bis der Vertreter der »Woche« die Aufmerksamkeit aller Festtheilnehmer ausschliesslich in Anspruch nahm. Nicht wegen seiner persönlichen Geistes- oder Körpervorzüge, sondern weil er die Tafelgesellschaft für seine Zeitschrift zu photographiren wünschte; was auch schliesslich ohne Widerspruch gelitten wurde. Nach dieser Procedur, vereinigten sich Alle, Gäste und Delegirte, im Nebensaal, zum Caffee und zur zwangslosen Unterhaltung. Dieser Zeitabschnitt war eigentlich der interessanteste. Einigen sehr an den Debatten der Seemannsordnung betheiligt gewesenem Delegirten setzte auch hier der anwesende Vater dieses viel umstrittenen Entwurfes seine Ideen auseinander. Mit welchem Erfolg ist nicht bekannt. Andere Herren betheiligten sich an einer Conversation mit dem Herrn Staatssecretär v. Podbielsky, der in der Mitte des kleinen Saales stehend, fortwährend Gruppen um sich bilden und lösen sah. Aber schliesslich änderte sich auch dieses Bild. Die hohen Beamten empfahlen sich, und die Berathung über die noch nicht erledigten Theile der Tagesordnung nahm ihren Fortgang. Hierbei konnte die einigen Unerfahrenen überraschende Beobachtung gemacht werden, dass ein gutes Mahl nebst Zuthaten in seinen Theilnehmern recht wohlwollende Gesinnungen wachzurufen vermag. Kam es auch vor, dass ausgesprochen temperamentvoll veranlagte Herren, um nicht missverstanden zu werden, sich recht deutlicher Ausdrücke bedienten, so nahm Das kein Mensch übel. Im Gegentheil, Nachsicht und Entgegenkommen wetteiferten so sehr miteinander, dass der Vorschlag, noch in später Nacht — es war 11 h p. m. — über alle eingegangenen Anträge in lange Discussionen einzutreten, die grosse Heiterkeit erzeugende Bemerkung zeitigte: »Aber gewiss, wir sitzen hier ja so gemüthlich zusammen.« Glücklicherweise fiel der Antrag, trotz der ermuthigenden Worte durch. Sonst wären wir in der ganzen Woche nicht fertig geworden. So aber konnte der officiële Theil des 31. Vereinstages um Mitternacht den 27. Februar geschlossen werden. Wie lange die Theilnehmer noch später im nautischen Sinne gewirkt haben, hat sich nicht ermitteln lassen.

Als erste der grossen deutschen Rhedereien hat in diesem Jahre die **Deutsch-Australische D.-G.**, Hamburg, ihren **Geschäftsbericht** veröffentlicht. Das Resultat, 10 % Dividende für die Actionäre, ist trotz der hohen Kohlenpreise und anderer nach-

theiliger Folgen aus Anlass des verhängnissvollen Krieges in Südafrika über alles Erwarteten gut. Grösster Beachtung werth sind die Bemerkungen des Vorstandes über die andauernde Steigerung des Schiffsworthes; von März 1896 bis December 1898 eine Preissteigerung von 50 %. Die Beiträge der Gesellschaft an die See-Berufsgenossenschaft und für Invalidenversicherung der Schiffsbesatzungen erreichen die beträchtliche Höhe von M 12 100 für das Berichtsjahr. Der Ueberschuss des Geschäftsbetriebes im Jahre 1899 beträgt M 1 171 892,50; davon sind M 500 000 auf Reparaturconto zurückgelegt; M 600 000 kommen zur Vertheilung an die Actionäre. Nach Vollendung sämtlicher in Arbeit gegebener Neubauten besteht die Flotte der Gesellschaft aus 20 Schiffen von über 91 000 Br.-R.-T. und rund 130 000 T. Tragfähigkeit. — Mit Rücksicht auf das Interesse, das der englisch-burische Krieg, trotz Cronje's Capitulation, mit Recht noch immer beansprucht, entnehmen wir dem Vorstandsbericht folgende auf die südafrikanischen Feindseligkeiten bezugnehmende Stelle:

»Der Ausbruch des Krieges in Südafrika hat uns ganz erheblichen Abbruch gethan, und wirkt derselbe neuerdings infolge der Ueberfüllung der südafrikanischen Häfen auch noch durch langsame Abfertigung der Dampfer sehr nachtheilg. Belästigungen unserer Schiffe durch englische Behörden oder Kriegsschiffe haben nicht stattgefunden, noch ist dadurch Zeitverlust verursacht, trotzdem alle Schiffe Sprengstoffe an Bord hatten; allerdings beschränkte sich das Anlaufen unserer Dampfer auf Capstadt und Algoa Bay und waren die Sprengstoffe sämtlich nach englischen Colonialhäfen bestimmt. Wir haben aber alle Veranlassung, über die Behandlung unserer Schiffe in dieser Beziehung unsere Zufriedenheit auszusprechen. — Es ist lebhaft zu wünschen, dass der Friede dem blutigen Ringen bald ein Ende macht und Vereinbarungen zwischen den Parteien, welche beide Beweise grosser Tapferkeit gegeben haben, getroffen werden, die eine gedeihliche Entwicklung jener reichen und für Europa wichtigen Länder gewährleisten.

Als in No. 52 v. J. die Hoffnung ausgesprochen wurde, die Versuche, welche der Norddeutsche Lloyd mit der **Marconischen Telegraphie ohne Draht** bei **Borkum-Feuerschiff** macht, möchten recht bald zu günstigen Resultaten führen, glaubten wir nicht, schon zwei Monate später den Wunsch erfüllt zu sehen. Thatsächlich hat am 28. Februar der Capitän des »Kaiser Wilhelm der Grosse« seiner Rhederei auf drahtlos-telegraphischem Wege die werthvolle Mittheilung vom Passiren des Borkum-Feuerschiffs machen können. Die Depesche lautet:

»2 Uhr 7 Min. Nachm. Passiren Borkum Leuchtschiff in Entfernung von einer halben Meile. Marconi's Apparate arbeiten tadellos. Erste Verbindung wurde funfuadreissig Seemeilen von Borkum hergestellt. An Bord alles wohl.«

D. h. also mit anderen Worten die vom Norddeutschen Lloyd unternommenen Versuche in seinem

und in der ganzen deutschen Seeschifffahrt Interesse sind glänzend gelungen. Voll und ganz gebührt der Rhederei das Vordienst, diese für die Schifffahrt bedeutendsten Vorzüge der Marconischen Telegraphie der Allgemeinheit zugänglich gemacht zu haben.

Das Chronometer auf der Deutschen Handelsflotte.

Von E. Knipping.

Zur bequemsten Bestimmung der mittleren Greenwicher Zeit in See, mittelbar der Länge, falls Höhen von Gestirnen messbar sind, dient das Chronometer, die Seeuhr, das Höchste an Vollkommenheit, was die Uhrmacherkunst unserer Zeit zu leisten vermag. So vorzüglich aber eine einzelne Seeuhr auch sein mag, sie ist und bleibt doch immer eine empfindliche Maschine, deren Seegang vom Landgang abweicht. Daher wird die aus den Angaben einer einzelnen Uhr*) abgeleitete mittlere Greenwicher Zeit (G. Z.) im allgemeinen um so weniger sicher sein, je länger man in See ist.

Hat man zwei solcher Uhren an Bord, so zeigen beide nach Anbringung der angenommenen Stunde entweder die G. Z. übereinstimmend an, oder sie thun es nicht. Stimmen beide überein, so nimmt man gewöhnlich an, dass man die richtige G. Z. hat, denn es ist unwahrscheinlich, wenn auch nicht unmöglich, dass beide ihren Seegang gleichzeitig um denselben Betrag und in demselben Sinne geändert haben sollten. Weichen dagegen beide beträchtlich von einander ab, so weiss man, dass wenigstens eine Uhr, vielleicht beide, ihren Gang geändert haben. Der Unterschied macht wohl auf einen Fehler aufmerksam, aber man weiss nicht, wo er steckt.

Sehr viel günstiger ist es, wenn man drei an Bord hat, denn dann controlliren immer je zwei die dritte. Greifen wir einen einfachen Fall heraus: Eine Uhr hat ihren Gang in See wesentlich geändert. Ist nur diese eine Uhr an Bord, so merkt man es nicht ohne anderweitige Prüfung; wenn zwei an Bord sind, wird man wenigstens ohne weiteres auf einen Fehler aufmerksam gemacht; sind drei an Bord, so erfährt man ziemlich bestimmt, wo der Fehler liegt und wie gross er ungefähr ist.

Stimmen drei Uhren ziemlich überein, so ist man seiner G. Z. so gut wie sicher, denn dass alle drei ihren Seegang gleichzeitig um denselben Betrag und in demselben Sinne ändern sollten, ist noch viel unwahrscheinlicher, als dass zwei es thun sollten. Ganz unmöglich ist allerdings auch ein solcher Fall nicht.

*) Uhr bedeutet hier inmet Seeuhr oder Chronometer, da sogenannte Beobachtungsuhrn auf unseren Handelsschiffen nicht benutzt werden.

Ein weiterer Vortheil mehrerer Uhren besteht darin, dass man, falls eine ganz versagen sollte, immer noch eine oder zwei zur Ausbülfe hat.

Eine einfache Ueberlegung zeigt also, dass man mit drei Uhren die G. Z. unvergleichlich viel sicherer bestimmen kann, als mit zweien oder mit einer und doch führten am 1. Januar 1898 von 1071 deutschen Capitänen, die überhaupt Seeuhren an Bord hatten, nur 4 Capitäne drei Stück; die übrigen 1067 Capitäne führten weniger als drei.

Hier liegt anscheinend ein Widerspruch vor, der schon mehrfach aufgefallen ist.***) Man kennt ein einfaches Mittel um die G. Z. in See mit grösserer Sicherheit zu bestimmen und wendet es nicht an.

Statistik. Um zunächst einen Ueberblick über Zahl und Vertheilung der Seeuhren zu gewinnen, entnehmen wir der Statistik des Deutschen Reiches die Angaben darüber für die Zeit vom 1. Januar 1877 bis 1898 und leiten einige andere Werthe daraus ab.

Die Zahl der Seeschiffe, die überhaupt Seeuhren führen — weiterhin auch kurz als Schiffe bezeichnet — betrug am Anfang dieses Zeitraumes 1857, am Ende 1071; Abnahme 786. Der Grund der Abnahme liegt darin, dass während dieses Zeitraumes eine Menge kleiner Schiffe durch eine geringere Zahl weit grösserer ersetzt wurde. Diese Umwälzung in unserer Handelsflotte hat auf das Uhrengeschäft einen höchst ungünstigen Einfluss ausgeübt, denn die Gesamtzahl der Uhren ist in derselben Zeit von 1919 auf 1312 zurückgegangen; Abnahme 607. Der jährliche Verlauf der Zahlen deutet an, dass bald eine Zunahme eintreten wird.

Classe I, Schiffe mit einer Seeuhr. Die Anfangszahl ist 1796, die Endzahl 834, Abnahme 962; d. h. die Abnahme ist in den 21 Jahren stärker gewesen, als der jetzige Bestand. Sie beträgt 54 %.

Classe II, Schiffe mit 2 Uhren. Die Anfangszahl ist 60, die Endzahl 233, Zunahme 173. Die Zunahme beträgt 288 %! Die Schiffe dieser Classe brauchten im ersten Jahre nur $2 \times 60 = 120$ Stück, im letzten $2 \times 233 = 466$ Stück, oder 346 mehr.

Classe III, Schiffe mit 3 Uhren. Die Anfangszahl ist 1, die Endzahl 4. Schiffe mit 3 Uhren sind demnach eine solche Seltenheit, dass sie im Vergleich zu denen der Classe I und II zahlenmässig kaum in Betracht kommen.

Die Verhältnisse der Zahl der Schiffe in den drei Classen sind in %:

Classe	1./1. 1877	1./1. 1898	Änderung
	%	%	%
I.	96,7	77,9	Abnahme 18,8
II.	3,2	21,8	Zunahme 18,6
III.	0,1	0,3	Zunahme 0,2

**) Vgl. u. A. »Hansa« 1896, S. 15: Zwei Chronometer an Bord, von Fr. Schulze in Lübeck.

Die Ansichten unserer heutigen Capitäne sind durch die Zahlen für 1898 gekennzeichnet. Von je 5 Capitänen halten 4 eine Seeuhr für genügend, während einer 2 Uhren vorzieht. Eine Ausrüstung mit 3 Uhren ist so gut wie unbekannt.

Die nautische Wissenschaft urtheilt bekanntlich anders, in der Hauptsache so: Eine Uhr genügt eigentlich nicht; zwei sind etwas aber nicht viel besser als eine; erst drei verbürgen eine genügend sichere Kenntniss der G. Z.

Zwischen den Forderungen der Wissenschaft und den Ansichten der Capitäne, wie sie in der Statistik zu Tage treten, besteht demnach noch eine Kluft, deren Ueberbrückung nicht leicht sein wird.

Nach den Bemerkungen in der Einleitung muss es als wünschenswerth bezeichnet werden, dass die Zweizahl möglichst bald allgemein eingeführt und mit der Dreizahl wenigstens ein Anfang gemacht wird. Dabei wird man sich aber klar machen müssen, dass dieses Ziel am ehesten erreicht werden kann, wenn man die Frage vom Standpunkte der Seeleute aus ansieht und sie in möglichst einfacher Weise behandelt. Andere hier und da angedeutete Wege dürften kaum zum Ziele führen, weil die Meistbetheiligten, die Capitäne, in der ganzen Frage ein grosses Uebergewicht auf ihrer Seite haben, den Erfolg der Thatsachen.

Schiffsverluste. Es ist allgemein anerkannt, dass sich die deutschen Capitäne ihrer Tüchtigkeit wegen überall eines sehr guten Rufes erfreuen. Um dies aber auch etwaigen Zweiflern gegenüber durch ein unabhängiges Urtheil zu bestätigen, geben wir einer ausländischen Quelle das Wort, »Engineering«, die über die Schiffsverluste in 1897 in % folgende Angaben macht: Deutschland 20,0, England 23,1, Vereinigte Staaten von N.-A. 23,3, Russland 24,1, Dänemark 27,4, Britische Colonien 28,9, Italien 32,5, Frankreich 33,2, Holland 38,9, Schweden 40,0, Oesterreich 52,6, Norwegen 56,0.

Mit den geringsten Verlusten steht Deutschland an der Spitze der zwölf Mitbewerber, obwohl man in einigen der genannten Länder, z. B. in England, eine grössere Anzahl Schiffe mit 3 Seeuhren finden soll, in anderen, z. B. in Oesterreich, eine viel höhere wissenschaftliche Ausbildung der Capitäne verlangt als bei uns. Mehr als Ebenbürtigkeit mit den ersten der Liste wird man nicht daraus ableiten wollen, da es sich um ein einzelnes Jahr und alle seegehenden Schiffe handelt.

Mag man nun auch geneigt sein einen Theil der günstigen Stellung Deutschlands der Güte der Schiffe zuzuschreiben, so muss man einen gewiss nicht kleineren Antheil der Schiffsführung zuerkennen, und daraus folgt weiter, dass man so erprobten Capitänen, wie wir sie durchschnittlich haben, nicht gut vorschreiben kann, wie viel Seeuhren sie führen

sollen. Damit ist natürlich nicht gesagt, dass nicht manches bei uns noch besser sein könnte als es ist, aber die grössere Sicherheit lässt sich nicht so ohne weiteres für eine Ausrüstung mit drei Uhren ins Feld führen.

Schiffsverluste durch Fehler der Seeuhren.

Wichtiger für uns als die Gesamtverluste sind die durch einen Uhrfehler verursachten Verluste. Leider ist die Auskunft sehr dürftig. Wir finden darüber nur wenige Angaben, und zwar in einer Abhandlung von Herrn J. Herrmann über »Ort und Ursachen der Strandungen deutscher Seeschiffe« in den »Annalen der Hydrographie etc.« 1899, Seite 239 ff. Sie behandelt die Jahre 1886 bis 1897, schliesst Nord- und Ostsee sowie die kleine Fahrt aus und enthält 344 Strandungen, sämtlich solche, wobei das Schiff ganz verloren ging.

In drei Fällen wird die Seeuhr erwähnt oder mit erwähnt.

»No. 175. Westliche Stromversetzung, unrichtiger Gang des Chronometers, gesunken.«

»No. 329. Fehler des Chronometers, wodurch das Schiff 80 Sm. zu östlich kam, wrack.«

»No. 342. Fehler im Stande des Chronometers, wrack.«

Von diesen drei Fällen wird man den ersten am besten von der Betrachtung ausschliessen, weil auch Stromversetzung als Ursache mit angeführt wird. Es bleiben dann noch 2 Fälle, darunter ein Fall mit Angabe der Grösse des Fehlers.

Ehe wir aus diesen beiden Fällen Schlüsse ziehen, wollen wir erst einige Bemerkungen aus Schiffstagebüchern der Seewarte anführen, um zu zeigen, mit was für Uhrfehlern unsere Capitäne zu rechnen gewohnt sind. Es handelt sich hier überall um die Ansegelung des ersten Landes, nachdem das Schiff längere Zeit in See gewesen und um eine einzelne Seeuhr.

1) Standen 36' westlicher. 2) Um 12 Uhr sichteten die Insel Trinidad. Chronometer 2m 12s zu westlich. 3) 40' zu östlich. 4) Chronometer etwa 1m zu westlich. 5) 1° westlicher. 6) Machten aus, dass wir nicht wie erwartet bei Cap Diego, sondern bei Cap St. John standen. (1° 30' östlicher.) 7) Chronometer 1m 16s zu spät. 8) Chronometer 24' in Länge falsch.

Die Fehler betragen nach der Grösse geordnet:
in Zeit 1m 1m 16s 1m 36s 2m 12s 2m 24s 2m 40s 4m 6m
in Bogen 15' 19' 24' 33' 36' 40' 1° 1° 30'

Diese Bemerkungen sind gelegentlich gesammelt worden, nicht besonders ausgesucht und beziehen sich alle auf Reisen ohne Unfall und zwar Segler, darunter solche, die durch ihre schnellen Reisen bekannt geworden sind.

Es geht daraus hervor, warum sich noch $\frac{1}{2}$ unserer Capitäne mit einer Uhr begnügen und warum sie auch so sicher und schnell fahren. Sie

verlassen sich nie unbedingt darauf und rechnen mit einem genügend grossen Fehler.

Die Hauptschwierigkeit bei einer guten Führung liegt ja darin, dass man bei sämtlichen Beobachtungen in See die möglichen Fehler in der richtigen Weise berücksichtigt, sie vor allem nicht unterschätzt oder einer einzelnen Beobachtung zu sehr traut, ganz einerlei, ob es sich um eine Abstandsschätzung vom Lande nach Augenmaass handelt, eine Lothung, das Besteck, eine Mittagsbreite, irgend eine Höhe oder um Stand und Gang der Uhr. Diese Art der Fehlerschätzung wird nur durch lange Erfahrung in verantwortlicher Stellung erworben und ist unbedingt erforderlich zur Lösung der oft schwierigen Aufgabe, verschiedene sämtlich mehr oder minder unsichere Angaben je nach den Umständen des einzelnen Falles zu einem Ergebniss zusammenzufassen, das unter allen Umständen die Sicherheit des Schiffes verbürgt. Erschwerend tritt in der Neuzeit der Umstand hinzu, dass Zeit nicht nur Geld, sondern auch Ruf und Stellung bedeutet.

Wenn nun wie bei den zwei genannten Fällen eine Strandung durch einen Uhrfehler erfolgt, so möchte man vor allem Auskunft darüber haben, ob es sich um Fehler von gewöhnlichen oder ungewöhnlichen Beträgen handelt.

Nur in einem der Fälle wird die Grösse des Fehlers angegeben, 80 Sm. oder in der betreffenden Breite $88' = 1^{\circ} 28'$, ein Werth, der den höchsten in den 8 Bemerkungen aus den Tagebüchern vorher angeführten ($1^{\circ} 30'$) ungefähr erreicht.

Man kann denselben Unfall noch von einem anderen Gesichtspunkt aus betrachten. Versetzungen von 80 Sm. in einem Tage sind ausserordentlich selten, aber doch schon vorgekommen und unter ungewöhnlichen Verhältnissen auch ein einzelnes Mal wieder zu erwarten. In zwei Tagen wird ein Schiff schon häufiger 80 Sm. versetzt. Wenn also nach mehreren oder gar vielen Tagen in See der Uhrfehler 80 Sm. ausmacht, so genügt das allein kaum zur Erklärung der Strandung. Die Annahme liegt dann nahe, dass man sich entgegen der allgemeinen Praxis zu sehr auf die Angaben der Uhr verlassen und darüber Loth oder Ausguck vernachlässigt hat.

Wie man aber auch diese wenigen Fälle beurtheilen mag, es wäre jedenfalls sehr gewagt aus ihnen den allgemeinen Schluss ziehen zu wollen, dass die Ausrüstung mit einer Uhr die Sicherheit beeinträchtigt. Zur Beurtheilung der Stellung, welche die Seeuhr an Bord einnimmt, ist es vielmehr unbedingt erforderlich, alle anderen Mittel zu berücksichtigen, welche zur Controlle der Uhr oder zur Längenbestimmung angewandt werden.

(Fortsetzung folgt.)

XXXI. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins.

I. Tag. (26. Februar.)

Unter Hinweis auf die bereits in letzter Nummer über die mit Rücksicht auf den Vereinstag mitgetheilten Daten, bringen wir Nachstehend in knapper Darstellung die Begründung der verschiedenen vom Deutschen Nautischen Verein angenommenen Resolutionen, sowie deren Wortlaut selbst. Nach der mit grossem Beifall aufgenommenen Rede des Staats-Sekretärs des Innern, brachte der Vorsitzende, Oub. Rath Sartori, folgende Resolution, die **Flottenvorlage** betr. ein, welche nach einigen Worten der Begründung einstimmig und beifällig angenommen wurde:

»Der Deutsche Nautische Verein anerkennt die Nothwendigkeit des weiteren Ausbaues der deutschen Kriegsflotte zum Schutze der deutschen Reichsangehörigen, des deutschen Eigenthums auf dem Lande und zur See, der deutschen Colonien, der nationalen Ehre und eines gesicherten Fortentwickels auf allen Gebieten der Volkswirtschaft und begrüsst daher freudigst Sr. Majestät des Deutschen Kaisers und der verbündeten Regierungen hierfür durch die Vorlage des Entwurfs einer Novelle, betr. die deutsche Flotte, vom 10. April 1898 gemachten Schritte, und bittet nun den hohen Reichstag, dem vorliegenden Entwurfe der Flotten-Novelle seine Zustimmung zu ertheilen.«

Sodann trat die Versammlung in die Berathung der eigentlichen Tagesordnung, deren erster Gegenstand **Schutz des Privateigenthums auf See** vom Referenten, Dr. Gütschow-Hamburg, auf das Eingehendste behandelt wurde. Nach einem längeren historischen Rückblick aller seit dem Jahre 1787 getroffenen Maassnahmen zum Schutze des Privateigenthums, bemerkt der Redner, auf die neuere Zeit übergehend, es ist lebhaft zu bedauern, dass England in der durch die ihm ungünstigen Ergebnisse des Krieges hervorgerufenen Erregung und wohl auch unter der Einwirkung der ihm bedrohlich erscheinenden Concurrenz Deutschlands sich zu einem Vorgehen habe hinreissen lassen, das in Deutschland gerechte Erbitterung hervorrufen musste. Im Interesse aller Staaten ohne Ausnahme liegt es, derartige Conflicte möglichst zu vermeiden, was zweifellos durch Aufstellung fester Grundsätze über die Rechte der Kriegsführenden und der Neutralen geschieht, und die hohe Entwicklung des Weltverkehrs verlangt gebieterisch, dass Störungen des Handels nach Möglichkeit beschränkt werden. Redner schlägt daher vor:

Der Deutsche Nautische Verein möge an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen richten, nach Möglichkeit dahin zu wirken, dass

- 1) baldigst ein internationaler Congress zusammentrete, um die volkswirtschaftlichen Bestimmungen über das Seekriegsrecht in einer, dem Geiste der Humanität und den heutigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise fortzubilden, indem insbesondere
 - a) die Wegnahme und Vernichtung feindlichen Privateigenthums, mit Ausnahme von Kriegscontrabande für unzulässig erklärt wird;
 - b) festgestellt wird, dass das Durchsuchungsrecht nur gegenüber Handelsschiffen ausgeübt werden darf, die nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind;
 - c) der Begriff der Contrabande festgestellt wird;
- 2) in die demnächst zu schliessenden Handelsverträgen den vorstehenden Gesichtspunkten entsprechenden Bestimmungen aufgenommen werden.

Der Vorsitzende bittet, der vorgeschlagenen Resolution, namentlich dem Art. I unbedingt zuzustimmen, hält jedoch Art. II in der vorliegenden Fassung nicht für empfehlenswerth,

sondern befürwortet, dass es dem Herrn Reichskanzler zu empfehlen sei, in Erwägung zu ziehen, ob sich entsprechende Bestimmungen in die Handelsverträge aufnehmen lassen.

Dem Antrag Gütschow stimmt nach kurzen Bemerkungen Schroodter-Hamburg zu, nachdem er ein Schreiben verlesen hat, das der Botschafter der Ver. Staaten in Berlin an ihn mit Bezug auf das Thema gerichtet hat. (Weil Mr. White einer der bedeutendsten Vorkämpfer der Unantastbarkeit des Privateigenthums auf See ist, bringen wir nachstehend den in Deutsche übersetzten Wortlaut des Schreibens hier zum Abdruck. D. R.)

Geehrter Herr! Auf Ihren Brief vom 29. Januar gestatten Sie mir zu bemerken, dass die Frage der Unantastbarkeit des Privateigenthums, ausgenommen Kriegscontrabande, seit vielen Jahren die nachhaltigste Berücksichtigung der Ver. Staaten gefunden hat und noch findet.

Zum ersten Male wurde dieser Anschauung durch einen Vertrag zwischen Preussen und den Ver. Staaten im Jahre 1785 Ausdruck verliehen. Thulmeyer im Auftrage Preussens, Benjamin Franklin als Vertreter der Ver. Staaten unterzeichneten die Urkunde, welche u. A. folgenden Passus enthielt:

»Tous les vaisseaux marchands et commerçants, employés à l'échange des productions de différents endroits, et, par conséquent, destinés à faciliter et à répandre les nécessités, les commodités et les douceurs de la vie, passeront librement et sans être molestés. Et les deux puissances contractantes s'engagent à n'accorder aucunes commissions à des vaisseaux assurés en course, qui les autorisent à prendre ou à détruire ces sortes de vaisseaux marchands ou à interrompre le commerce.« Art. 23.

Im Jahre 1823 unterbreitete Mr. Monroe, Präsident der Ver. Staaten, nachdem er in längerer Ausführung die Rechte und Pflichten der Neutralen gekennzeichnet hatte, den anderen Nationen folgenden Antrag zur Stellungnahme:

»Aucune des parties contractantes n'autorisera des vaisseaux de guerre à capturer ou à détruire les navires (de commerce et de transport), ni n'accordera ou ne publiera aucune commission à aucun vaisseau de particulier armé en course pour lui donner le droit de saisir ou détruire les navires de transport ou d'interrompre leur commerce.«

Eine Botschaft ähnlichen Inhalts übermittelte im Jahre 1854 Mr. Pierce, damals Präsident, dem Congress der Ver. Staaten.

Als im Jahre 1856 die grosse Conferenz in Paris stimmte durch den Mund der Delegirten die amerikanische Regierung dem Vorschlag der europäischen Grossmächte, welcher auf die Abschaffung des Caperwesens gerichtet war unter der Bedingung zu, dass jedes Eigenthum privater Personen, ausgenommen Kriegs-Contrabande, auf See, und wie es am Lande der Fall ist, von der Wegnahme geschont sein müsse.

Unter der Präsidentschaft von Mr. Buchanan ist im Jahre 1858 zwischen den Ver. Staaten und der Republik Bolivia ein Vertrag geschlossen worden, laut welcher das Recht Privateigenthum auf hoher See, nicht Contrabande wegzunehmen, für ungültig erklärt wurde.

Der zwischen Italien und den Ver. Staaten 1871 geschlossene Vertrag vertritt dieselbe Politik. Im Art. 12 heisst es:

»Die Hohen Contrahenten bestimmen, in dem eventuellen Falle eines Krieges zwischen ihnen, dass, nach Ausnahme von Kriegscontrabande, das private Eigenthum der Bürger, resp. Unterthanen, von der Wegnahme durch eine armirte oder militärische Gewalt einer Partei ausgeschlossen ist; hierbei ist zu verstehen, dass dieses Privileg sich nicht auf Schiffe und deren Ladung bezieht, die ein

anzulaufen beabsichtigen, der durch die Seestreitkräfte einer der Parteien blockirt ist.«

Während der Verhandlungen der letzten Friedensconferenz im Haag gaben sich die amerikanischen Delegirten, laut Instruction ihrer Regierung, alle erdenkliche Mühe, diese Frage den Versammelten zur Beantwortung zu unterbreiten, jedoch misslang der Versuch, weil leider »Schutz des Privateigenthums auf See« nicht zu den zur Discussion gestellten Gegenständen der Tagesordnung gehörte. Die Besprechung sollte einer späteren Conferenz anheimgestellt werden.

Es ist mir ein ganz besonderes Vergnügen erklären zu können, dass die Delegirten des Deutschen Kaiserreichs dem Vorschlag der amerikanischen Collegen jede Unterstützung zu Theil werden liessen. Fürst Münster zeigte für die Sache ein ganz besonderes Interesse und that alles in seiner Macht befindliche »to promote its consideration by the Conference.«

Es freut mich ferner constatiren zu können, dass Preussen, und später Deutschland seit dem Jahre 1785 Seite an Seite mit den Ver. Staaten für die Unantastbarkeit des Privateigenthums auf See eingetreten sind.

In der Erwartung, dass die Bestrebungen des Deutschen Nautischen Vereins den Interessen Ihrer Heimath zum Wohle gereichen mögen, verbleibe ich, mit dem Bedauern Ihren Verhandlungen nicht beiwohnen zu können etc.

Andrew D. White.

Nach weiteren Bemerkungen des Wirkl. Geh. Admiralitäts-Raths Perels und des Landesversicherungs Rathes Hansen-Kiel zum Gegenstand wird die von Dr. Gütschow vorgeschlagene Resolution angenommen.

Internationale Dampferrouen. Referent Inspector Pöhlis-Hamburg schildert die zur Erstrebung fester Dampferrouen bereits unternommenen Versuche und weist, alle Momente berücksichtigend, auf die Vorzüge hin, welche der nordatlantischen Seeschiffahrt durch gesetzliche Festlegung bestimmter Dampferrouen erwachsen. Die Festlegung internationaler Dampferrouen habe bereits den Nautischen Verein, zuletzt in seiner vorjährigen Sitzung, beschäftigt, und sei das »Für und Wider« in eingehender Weise erörtert worden. Referent führt aus, dass der Hamburger Nautische Verein die Festlegung bestimmter internationaler Dampferrouen beantragte und bat, dem Antrage zuzustimmen. Navigationslehrer Hahn-Leer bittet ebenfalls, den Antrag anzunehmen. Pickhard-Hamburg trägt Bedenken gegen die Festlegung der Dampferrouen und bittet, den Antrag abzulehnen. Professor Maas-Flensburg kann Namens der Flensburger Rheder und der dortigen Handelskammer nur in Bezug auf die Schnell- und Passagierdampfer einer Festlegung von Rouen zustimmen. Engelmann-Stettin ist gegen gesetzliche Festlegung der Rouen. Prof. Dr. Schilling-Bremen steht in rein sachlicher Hinsicht auf dem Standpunkte des Referenten und wendet sich gegen die Ausführungen Pickhard's und Maas', spricht sich jedoch gegen zwangsweise Einführung aus und bittet, die Sache der »freien Vereinbarung« zu überlassen. Präsident des Norddeutschen Lloyd Plate-Bremen spricht ebenfalls energisch gegen die gesetzliche Festlegung der Rouen, desgleichen Navigationslehrer Pusch-Hamburg. Es wird hierauf Schluss der Debatte beantragt, doch wird noch Oberinspector Meyer-Hamburg das Wort ertheilt, der für die Annahme des Flensburger Antrages eintritt. Redner weist nochmals auf die vorzüglichen Erfahrungen hin, die die Hamburg-Amerika Linie mit den festen Rouen gemacht habe und nach denen von einer Ueberhäufung auf diesen Rouen absolut nicht die Rede sein kann.

Der Referent stellte sodann folgenden Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein überzeugt von dem grossen Werth bestimmter Dampferrouen für den Verkehr zwischen Häfen Europas und Nordamerikas (nördlich vom

35° N. Br.) richtet an die hohe Reichsregierung die Bitte, zwecks internationaler Festlegung derartiger Rouen mit den in Frage kommenden fremden Regierungen in Verhandlungen einzutreten.«

Dem gegenüber steht folgender Antrag Schilling:

»Der Deutsche Nautische Verein hält eine Festlegung bestimmter Dampferrouen für den Verkehr zwischen dem Canal und den nordamerikanischen Häfen auf dem Wege freier Vereinbarung für wünschenswerth.«

Bei der Abstimmung wurde der erstere Antrag abgelehnt, dagegen der Antrag Schilling angenommen.

Deutsche Seekarten. Referent Navigationslehrer Daebler-Danzig glaubt, dass alle deutschen Seeschiffer längst das Bedürfniss gefühlt haben, mit deutschen Karten ihre Schiffe auf See führen zu können. Will man seinen Weg über den Englischen Canal hinaus ausdehnen, so muss man zu fremden Seekarten greifen. Dieselben sind allerdings reichhaltig genug, denn man findet in den englischen und französischen Catalogen je etwa 3000 Nummern. Aber es ist für den deutschen Seemann ein bedrückendes Gefühl, sich fremden Materials bei der Navigirung bedienen zu müssen, während wir auf dem Gebiet des Schiffbaues resp. des Schiffsmaschinenbaues jetzt vom Auslande völlig unabhängig sind. Auf die deutschen Seekarten übergehend, bemerkt der Referent, dass Papier und Druck häufig nicht stark genug sind, besonders tritt die Scala am Rande in ihrer Eintheilung nicht deutlich genug hervor, so dass namentlich bei Licht das fernsichtige Auge des älteren Seemanns oft Mühe hat, sich zu orientiren. Ferner würde für die nördlichen Theile der Ostsee, den Fionischen und Bottnischen Meerbusen mit ihren zahlreichen Klippen und Untiefen, ein grösseres Bestock sehr erwünscht sein, indess würde das Reichs-Marine-Amt diesen kleinen Mängeln bald abhelfen.

Redner schlägt dann folgende Resolution zur Annahme vor:

»Der Deutsche Nautische Verein zu Berlin, überzeugt von dem Bedürfniss eigener Seekarten für alle Meerestheile, möge an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen richten, beim Reichs-Marine-Amt dahin wirken zu wollen, dass dasselbe fernerhin seine Thätigkeit auch auf die Anfertigung von Seekarten der aussereuropäischen Gewässer ausdehne.«

Engelmann-Stettin, Pickhard- und Pusch-Hamburg, Hansen-Kiel empfehlen die Resolution. Capitän z. S. Faber erklärt, dass die Absicht vorliege, das deutsche Kartenmaterial nach und nach zu erweitern und dass zur Zeit bereits 14 Platten im Stich seien, deren Herstellung ca. 14000 Mark kosten werde. Hahn-Papenburg ist für möglichste Verbilligung des Materials. Spillmann-Geestemünde bittet um gemeinsame Herausgabe von Karten und zugehörigen Segelhandbüchern, sowie eine Vergrösserung des Bestocks für Ost- und Nordseekarten. Schilling-Bremen spricht dem Vertreter des Reichs-Marine-Amtes seinen Dank aus für die ertheilten Aufklärungen, bittet aber das Kartenmaterial so billig als möglich herzustellen. Capitän z. S. Dittmer spricht sich für eine ganz neue Auslothung der Nordsee aus.

Der Referent verzichtet auf das Schlusswort, worauf die Resolution einstimmig angenommen wird. Hierauf begibt sich die Versammlung nach Charlottenburg und nimmt an einem hochwichtigen Vortrag des Herrn Professors Dr. Slaby über Telegraphie ohne Draht in der Aula der Technischen Hochschule Theil.

II. Tag. (27. Februar.)

Wirkl. Geh. Admiralitätsrath Prof. Dr. Neumayer, Director der Seewarte, erhält das Wort zu einem Vortrage über die Thätigkeit des unter seiner Leitung stehenden Instituts im Allgemeinen und im letzten Jahre im Besonderen. Redner weist darauf hin, dass sich die Arbeiten der Seewarte von Jahr zu Jahr vermehrt haben, wie solches auch aus den veröffentlichten Jahresberichten ersichtlich ist, dass das Institut

jedoch stets bestrebt gewesen ist, den an dasselbe gestellten Anforderungen nach Möglichkeit gerecht zu werden. Namentlich beschäftigt sich die Seewarte seit etwa drei Jahren mit der Herausgabe von Segel- und Hafenhandbüchern zum Nutzen der deutschen Seefahrer. Auf die Organisation der Wettertelegraphie eingehend, bemerkt Redner, dass es, dank dem Entgegenkommen der zuständigen Reichsbehörden, jetzt möglich ist, eine beschleunigte Ausgabe der Wetterberichte eintreten zu lassen, so dass in erster Linie die Sturmwarnungen um Stunden früher veröffentlicht werden können. Allseitiger Beifall dankte dem Redner für seine hochinteressanten Ausführungen.

Der Vorsitzende gedenkt mit Worten des Dankes den Ausführungen des Geheimraths Prof. Dr. Slaby über drahtlose Telegraphie und schlägt im Anschluss hieran folgende Resolutionen vor:

a) Der Deutsche Nautische Verein spricht die Hoffnung aus, dass die Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung bezüglich der »drahtlosen Telegraphie« möglichst bald den Interessen der Seeschifffahrt dienstbar gemacht werden, dass insbesondere die schon verschiedentlich vom Deutschen Nautischen Verein als nothwendig bezeichnete telegraphische Verbindung der Feuerschiffe mit dem Festlande ausgeführt werde.

b) Der Deutsche Nautische Verein empfiehlt den deutschen Rhedereien auf ihren Schiffen baldmöglichst Versuche bezüglich Verständigung der einzelnen Schiffe auf See auch auf weitere Entfernungen vermittelst der »drahtlosen Telegraphie« ausführen zu lassen.

Beide Resolutionen finden allseitige Zustimmung.

Navigationalehrer Hahn-Papenburg stellt an Geheimrath Bernhard die Anfrage, wie weit die Verbindung zwischen dem Feuerschiff Borkum-Riff und dem Lando gegeben ist. Geheimrath Bernhard bemerkt, dass mit den bisherigen Hilfsmitteln sich eine Verbindung nicht ermöglichen liess, dass jetzt jedoch schon fast alle Vorbereitungen zu einer Verbindung mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie getroffen sind. Mit Umgehung des Postamts auf Borkum ist bereits eine directe Verbindung mit dem Leuchthurm auf Borkum und mit dem Telegraphenamt in Emden hergestellt, so dass, falls sich die Verbindung mit dem Leuchtschiff in gewünschter Weise ermöglichen lässt, eine solche auch direct zwischen dem Feuerschiff und dem Hafen von Emden möglich sein wird.

Errichtung von Schulschiffen. Referent Redacteur Schroeder-Hamburg giebt zunächst einen kurzen Rückblick über die bisherigen Bestrebungen des Deutschen Nautischen Vereins zur Schulschiffsfrage und stellt dann fest, dass die im November vom Nautischen Verein zu Hamburg beantragte Resolution sich in den wesentlichen Punkten mit den Beschlüssen des am 12. Januar 1900 gegründeten Deutschen Schulschiffsvereins decke. Da einige Anträge des Hamburger Vereins von den tatsächlichen Verhältnissen bereits überholt und illusorisch geworden sind, verzichtet der Referent auf ihre Annahme und schlägt folgende Resolution vor:

»Der Deutsche Nautische Verein hält die Errichtung von Schiffsjungen-Schulschiffen zur practisch-seemannischen Heranbildung des Nachwuchses unserer Handelsmarine für zweckentsprechend und wünschenswerth.

Es ist von grösster Wichtigkeit, die Beitragsleistung für den Ausbildungscursus, der mindestens ein Jahr dauern muss, möglichst gering und absolut gleichmässig zu bemessen. In Anbetracht des Interesses, das auch der Staat an tüchtig ausgebildeten Seeleuten hat, wird empfohlen, die Schulschiffe abgabenfrei in deutschen Häfen verkehren zu lassen.«

An der ebenso lebhaften wie theilweise erregten Discussion über diese Frage betheiligen sich zunächst Pusch-Hamburg, der nicht glaubt, dass durch die Errichtung von Schulschiffen dem Mangel an Seeleuten abgeholfen wird. Redner empfiehlt, den Rhedereien die gesetzliche Verpflichtung aufzuerlegen, je

nach dem Tonnengehalt ihrer Schiffe eine bestimmte Anzahl unbefahrer Jungen mitnehmen zu müssen. Spillmann-Leer vertritt ebenfalls die Ansicht, dass der Schiffsjungenzwang zunächst einzuführen und erst, wenn sich dieses Mittel nicht bewähren sollte, zu dem letzten Mittel, der Einrichtung von Schulschiffen zu greifen sei. Redner wendet sich dann speciell gegen die Einrichtung von sogenannten Cadetten-Schulschiffen und stellt schliesslich den Antrag, die Regierung zu ersuchen, den Schiffsjungenzwang einzuführen und unbemittelten Jungen, die zur See gehen wollen, einen Staatszuschuss zur Ausrüstung zu bewilligen. Schilling-Bremen befürwortet den von dem Referenten gestellten Antrag und erläutert des weiteren die Einrichtungen des von dem Norddeutschen Lloyd ins Leben gerufenen Schulschiffes, sowie die schliesslichen Absichten, die mit dieser Einrichtung verbunden sind. Das Cadettenschulschiff wird Mitte April in See gehen und jede Opposition gegen dasselbe ist heute gegenstandslos und verschärft nur die bestehenden Gegensätze.

Inzwischen ist ein Antrag von Pickhard-Hamburg eingegangen, dass der Beschluss gefasst werde, die Reichsregierung zu ersuchen, den Schiffsjungenzwang einzuführen. Laeisz-Hamburg constatirt die Thatsache, dass die Segelschiffsbefeder Deutschlands von Jahr zu Jahr zurückgeht und dass infolgedessen mit Einführung des Schiffsjungenzwanges wenig erreicht würde, da es heute sicher nur wenige Schiffe giebt, die keine unbefahrenen Jungen an Bord haben. Pickhard-Hamburg spricht für seinen Antrag und setzt in längerer Ausführung alle die Nachteile auseinander, die nach seiner Ansicht die Einrichtung von Schulschiffen mit sich bringt. Hahn-Leer spricht sich gegen die Einrichtung der Schulschiffe und der Cadetten-Schulschiffe aus und befürwortet ebenfalls den Schiffsjungenzwang. Der Vorsitzende schildert seinen Standpunkt zu der Frage und bemerkt, dass er weder den einen noch den anderen Antrag befürworten wolle. Rodenacker-Danzig spricht sich für die Schulschiffe aus. Schiff-Elsteth ist der Ansicht, dass neben der Ausbildung der Schiffsjungen auf Segelschiffen auch noch eine solche auf Schulschiffen zu empfehlen sei. Meyer-Hamburg sieht in der Errichtung der Schulschiffe einen unleugbaren Nutzen für die deutsche Schifffahrt und wendet sich dann speciell gegen die Ausführungen von Hahn und Pickhard.

Zum Schluss bemerkt der Referent, dass der Schiffsjungenzwang auf Grund folgender Daten sehr schwer durchzuführen sei. Es haben im Jahre 1898 für das Ostseegebiet 638, für das Nordseegebiet 1572 unbefahrene Jungen gemustert. Stellt man diesen 2210 Jungen die Anzahl der in Deutschland beheimatheten und sich zu Ausbildungsinstituten eignenden Segler entgegen, die 1898 zusammen 478 betrugen, so wäre jedes Segelschiff zur Ausbildung von vier bis fünf Jungen jährlich verpflichtet. Diese Durchschnittsziffer wird, weil die Segler ständig abnehmen und die unbefahrenen Jungen zunehmen, noch weiter wachsen. Wegen Mangel eines Bemannungsgesetzes könnte es demnach, nach Einführung des gesetzlichen Schiffsjungenzwanges, vorkommen, dass Segelschiffsbefeder für die fünf ihnen aufgebürdeten Jungen ungenügenden Ersatz an anderen befahrenen Leuten nehmen, infolgedessen könnte der Zwang gerade diejenigen treffen, welche ihn befürworten. Der vom Referenten gestellte Antrag wird mit grosser Stimmenmehrheit angenommen.

Seemannsordnung und die mit ihr in Verbindung stehenden Gesetze. Referenten Dr. Gütschow-Hamburg, Dr. Boysen-Kiel. Bei Behandlung dieses Gegenstandes, des wichtigsten der ganzen Tagesordnung treten lebhafteste Interessensgegensätze zum Vorschein, sodass es langer, eingehender Debatten bedurfte, die Meinungen zu klären, d. h. die von den jeweiligen Antragstellern eingebrachten Vorschläge zur Abstimmung zu bringen. Als die für die Beratungen in Aussicht gebrachte Zeit beinahe verstrichen war und der Verein noch kaum die Hälfte der strittigen Punkte erledigt hatte, fand

ein Vorschlag dahingehend Annahme, dass ausser den Referenten und dem Regierungsvertreter, Geh. Rat v. Jonquières, lediglich den Antragstellern das Wort zur kurzen Begründung ihrer Anträge gestattet wird. (Im Nachstehenden bringen wir die vom Deutschen Nautischen Verein angenommenen Anträge zum Abdruck. Auf eine Wiedergabe der Begründungen muss leider in Anbetracht des beschränkten Raumes Verzicht geleistet werden. D. R.)

Seemannsordnung.

Antrag Gütschow. § 9 Abs. 2 nach »Militärverhältnisse« einzuschalten: »und die Invalidenversicherung«; ferner am Schlusse hinzuzufügen: »Auch ist in dasselbe das Ergebniss der Untersuchungen auf Farbenblindheit und Sehvermögen, denen der Inhaber unterzogen worden ist, durch die Seemannsämter einzutragen.«

Antrag Pickhard-Kümpel. § 12. Die besonderen Vereinbarungen mit Schiffsofficieren sind in einem schriftlichen Vertrage festzustellen, welcher der Musterrolle anzulegen ist. Abreden, welche nach § 25 unzulässig sind, dürfen nicht aufgenommen werden.

Antrag Pickhard-Kümpel. § 33 Abs. 3. Den Schiffsofficieren ist im Hafen oder auf der Rhede eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren.

Antrag Gütschow. § 35 Abs. 2 zu streichen.

Antrag Dahlström. Zu § 36 hinter »Seefischerfahrzeuge« auf die die Vorschriften der §§ 33 und 35 keine Anwendung finden, zu setzen »Bergungsfahrzeuge«.

Antrag Pickhard-Kümpel. Zu § 45. Die Zahl der geleisteten Ueberstunden sowie der danach verdiente Ueberstundenlohn ist allwöchentlich und nach jedesmaligem Verlassen eines Hafens in dem Abrechnungsbuche zu vermerken; sodann ist dieser Vermerk dem Schiffsmann zur unterschriebenen Anerkennung vorzulegen. Verweigert er dieselbe, so ist auch dies und der hierfür angegebene Grund im Abrechnungsbuche zu vermerken.

Antrag Gütschow. § 54 Abs. 2 nach »mit Genehmigung des behandelnden Arztes« einzuschalten: »oder des Seemannsamtes«.

Antrag Gütschow. § 59 Abs. 1 zwischen »und« und »Bestattungskosten« einzuschalten: »sofern der Tod während der Dauer der Fürsorgepflicht des Rheders eintritt«.

Antrag Pickhard-Kümpel. § 62 Abs. 2 letzter Satz zu streichen: »längstens aber noch drei Monate hindurch.«

Antrag Gütschow. § 65, 4 und 66 statt »syphilitische Krankheit« zu setzen: »geschlechtliche Krankheit«.

Antrag Pickhard-Kümpel. § 73. Den Schiffsofficieren ist die Zurückbeförderung und der Unterhalt während der Reise in der Kajüte zu gewähren.

Antrag Gütschow. § 78 dem Abs. 1 hinzuzufügen: »In den Fällen des § 65 Ziffer 2 und 3 darf die Genehmigung nicht versagt und Sicherstellung nicht verlangt werden.«

Antrag Pickhard-Kümpel. § 87 hinzufügen: »einzutragen, die Eintragung dem Schiffsmann vorzulesen und in dem Tagebuche zu vermerken, dass und wann dies geschehen ist.«

Heimschaffungsgesetz.

Antrag Gütschow. § 4. Es ist Vorsorge zu treffen, dass dem Schiffer aus der Entweichung eines Straffälligen, die mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht zu verhüten war, keine Unannehmlichkeiten erwachsen.

Handelsgesetzbuch.

Antrag Gütschow. Im Art. 1 die §§ 480 Abs. 1, 550, 551 einzuschalten und

1. § 480 Abs. 1 zu fassen: »Als Heimathshafen des Schiffes gilt der Hafen, in dessen Register es eingetragen ist«;
2. in den §§ 550, 551 und 553 statt »Heimathshafen« zu setzen: »Hafen der Ausreise«;

3. in § 553 Abs. 3 nach »mit Genehmigung des behandelnden Arztes« einzuschalten: »oder des Seemannsamtes«; ferner am Schlusse statt »in die Krankenanstalt« zu sagen: »in die deutsche Krankenanstalt«.

Antrag Schroedter. § 553a Abs. 4. Der Bezug der Heuer wird während der Zeit der gesetzlichen Fürsorgepflicht des Rheders nicht gekürzt.

Sämmtliche Resolutionen werden auf Antrag Rodenacker-Danzig dem Reichstag in Form einer Petition zugesandt werden.

Zu Punkt 9 **Abänderung des Rudercommandos** (Ref. Consul Lindemann-Emden) liegen die Anträge vor:

1. Nur den Referenten zu hören und dann zur Abstimmung zu schreiten und
2. den Punkt 9 auf ein Jahr von der Tagesordnung abzusetzen.

Weiter liegt der Antrag vor, auch Punkt 10 **Schiffsbibliotheken** zu vertragen.

Beide Punkte werden darauf durch Beschluss der Versammlung auf ein Jahr verlagt.

Leuchtfener am Magdalenenfluss. Referent Inspector Polis-Hamburg befürwortet, nachdem er an der Hand umfangreichen Materials in längerer Ausführung die Gefahr geschildert hat, welche der Seeschifffahrt durch die mangelhafte Befuerung der Mündung des Magdalenenflusses erwächst, folgende Resolution zur Annahme:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle beschliessen, dass die hohe Reichsregierung ersucht werde, die nöthigen Schritte zur Errichtung eines guten Leuchtfeners an der Mündung des Magdalenenflusses an zuständiger Stelle einzuleiten und im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt zu vertreten.«

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Verbesserung der Befuerung am Fehmarn-Belt. Referent Capt. Heitmann-Lübeck weist auf das dringende Bedürfniss einer besseren Befuerung des Fehmarn-Belt hin. Allerdings wird jetzt eine Verbesserung des Feuers von Staberhuk vorgenommen. Der Nautische Verein zu Lübeck hält aber ein Leuchtschiff auf Puttgarden-Riff für sehr zweckmässig und stellt folgenden Antrag, der einstimmig angenommen wird:

»Der Deutsche Nautische Verein ersucht die hohe Reichsregierung, eine Verbesserung der Befuerung des Fehmarn-Belt durch Auslegung eines Feuerschiffes bei Puttgarden-Riff baldthunlichst zur Ausführung zu bringen.«

Errichtung von Nebelsignalstationen bei Memel, Pillau und der Birschtwischen-Ecke. Verbesserung des Nebelsignals zu Neufahrwasser. Referent Navigationallehrer Doebler-Danzig befürwortet nach längerer sachgemässer Begründung folgenden Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein beschliesst, an die Reichsregierung das Ersuchen zu richten, veranlassen zu wollen, dass in Anbetracht des Aufschwunges, den der Verkehr in unseren östlichen Gewässern nimmt und immer mehr nehmen wird und zur Sicherung eines den Ansprüchen unserer Zeit entsprechenden schnellen, regelmässigen und vom Wetter so viel wie möglich unabhängigen Verkehrs, dass auf den Moleu zu Memel und Pillau und in dem neu zu errichtenden Leuchthurm auf dem Birschtwischen-Eck, kräftige, akustische Signale eingerichtet werden, und das auf der Mole von Neufahrwasser bestehende Nebelsignal so verbessert werde, dass es auf grössere Entfernung gehört werden kann.«

Der Resolution wird ohne Debatte von der Versammlung zugestimmt.

Verlängerung der Süd-Mole in Memel. Referent Director Schneider-Memel begründet folgende Resolution, die, nachdem noch Dr. Boysen und Hahn für dieselbe gesprochen haben, einstimmig angenommen wird.

»Der Deutsche Nautische Verein wolle die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, sowie für Handel und Gewerbe ersuchen, zu veranlassen, dass die Süd-Mole in Memel baldmöglichst ungefähr ebensoweit wie die Nord-Mole ausgebaut wird, mit gleichzeitiger Verengung des Fahrwassers.«

Da die Tagesordnung hiermit erschöpft ist, spricht der Vorsitzende allen Denjenigen, die an dem Tage theilgenommen haben, seinen herzlichsten Dank aus und ist erfreut, constatiren zu können, dass den Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins ein immer regeres Interesse entgegengebracht und seinen Beschlüssen eine immer weitergehende Aufmerksamkeit geschenkt wird. Besonderer Dank wird noch in erster Linie den Herren Regierungsvertretern, die den Verhandlungen bis zum letzten Augenblick in grosser Anzahl beigewohnt haben, sowie den Herren Schriftführern und Stenographen ausgesprochen.

Nachdem noch Professor Schilling-Bremen in warmen Worten dem Herrn Vorsitzenden für die ganz vorzügliche Leitung Verhandlungen seinen Dank ausgesprochen und die Versammlung sich zum Zeichen der Zustimmung von ihren Plätzen erhoben hat, wird die Sitzung um 12 Uhr Nachts geschlossen.

Schiffbau.

Stapelläufe. Im Monat Februar liefen auf den Howaldtswerken in Kiel die Schiffe »Svea« und »Pallada« glücklich vom Stapel. Die »Svea«, Bau-No. 367, ist der vorgenannten Werft von der Nye Rederiactiebolag Srea, Stockholm, in Auftrag gegeben. Es ist ein Eindeck-Frachtdampfer von 770 Tons Tragfähigkeit und folgenden Dimensionen 176'0"×30'0"×17'0", Tiefgang mit der vorgenannten Ladung 13'6". Das Schiff erhält eine Triple-Expansionsmaschine von 450 ind. Pf.-St., welche dasselbe beladen 9 1/4 Knoten treiben wird. — Die »Pallada«, Bau-No. 360, ist der vierte für die Russische Dampfschiffahrt- und Handels-Gesellschaft in Odessa gebaute Frachtdampfer und hat eine Tragfähigkeit von 5100 Tons bei einem Tiefgang von 21'6". Die Länge beträgt 345'0"×46'0"×26'9 1/4". Die Triple-Expansionsmaschine wird 1800 Pf.-St. indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 1/4 Knoten verleihen. Die Howaldtswerke haben für dieselbe Rhederei noch 2 weitere etwas grössere Frachtdampfer im Bau.

Probefahrt. Der für die Herren A. C. de Freitas & Co., Hamburg, auf der Werft von C. S. Swan & Hunter Ltd. in Wallsend neu erbaute Dampfer »Dacia« machte am 1. März d. J. von der Tyne aus seine Probefahrt, die, obwohl widriger Wind und unangenehme Gegenseee herrschten, zur allgemeinen Zufriedenheit ausfiel.

Probefahrt. Der auf der Neptunwerft, Rostock, für die Firma Rabien & Stadländer in Geestemünde erbaute Stahlfrachtdampfer »Westfalen« machte am 6. März seine Probefahrt.

Vermischtes.

Nachruf. Professor Georg Rümker, der langjährige Director der Hamburger Sternwarte, ist am 3. März nach längerem Leiden im 68. Lebensjahre sanft entschlafen. Er war der Sohn des bekannten hamburgischen Navigationslehrers

und Directors der Sternwarte Karl Rümker. 1856 wurde er als Observator an die Hamburger Sternwarte berufen und folgte 1867 seinem Vater im Directoramt. 1871 war Rümker Reichs-Prüfungsinspector für die nautischen Prüfungen geworden, 1876 Vorstand des auf seine Anregung eingerichteten Chronometer-Prüfungsinstituts der deutschen Seewarte und seit 1884 hamburgischer Delegirter bei der Internationalen Erdmessung.

Prüfungswesen. Am Mittwoch, den 21. März, Vormittags 9 Uhr, beginnt an der Seefahrtsschule in Bremen eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen nimmt der Vorsitzende der Prüfungscommission, Herr Prof. Dr. Schilling, bis zum 15. März entgegen. Der neue Steuermannscursus beginnt am Montag, den 2. April, Vormittags 9 Uhr.

Prüfungswesen. Am Montag, den 26. März 1900, wird in der Hamburger Navigationsschule mit einer Steuermannsprüfung und am Montag, den 2. April 1900, mit einer Schifferprüfung für grosse Fahrt begonnen. Die Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt Herr Dr. Th. Niebuhr, Director der Navigationsschule, bis spätestens acht Tage vor Beginn der Prüfung entgegen.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Satori & Berger passirten vom 16.—28. Februar 1900 den Kaiser Wilhelm-Kanal 262 Schiffe, dar. 184 Dampfer (incl. Schlepper) und 78 Segler (incl. Leichter.) An der Durchfahrt theilnahmen sich, nach Flaggen geordnet: 228 deutsche, 26 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 5 englische, 2 russische und 1 holländisches Schiff.

Die Rechtsstellung der Officiere der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft wurde vor kurzem in einem Process erörtert. Der Proviantmeister K. klagte gegen die Invaliden-Wittwen- und Waisen-Pensionscasse für die Angestellten der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft auf Rückzahlung der von ihm geleisteten Beiträge, weil er von der Gesellschaft entlassen sei. Der § 4 der Pensionscasse bestimmt nämlich, dass, wer ohne sein Verschulden aus dem Dienste der Gesellschaft entlassen wird, Beiträge und Eintrittsgelder von der Pensionscasse zurückerhält. — Die Casse machte im vorliegenden Falle den Einwand, dass nach § 22 der revidirten Statuten der Rechtsweg überhaupt ausgeschlossen sei. Das Gericht erkannte jedoch, dass diese Statuten ungültig seien, weil sie nicht ordnungsmässig zu Stande gekommen seien. Die Casse bestritt dann die Entlassung, denn der Kläger sei nur zur Disposition gestellt. Hierüber sagen die ergangenen Entscheidungen folgendes: Eine Abmusterung sei noch kein Entlassen aus dem Dienste der H.-A. P.-A.-G. Wenn ein Schiff eine Reise beendet habe, würde die ganze Mannschaft abgemustert und bleibe ohne Gehalt zwar, aber mit Beköstigung an Bord des Schiffes bis zur nächsten Abfahrt. — Wenn der Angestellte aus irgend welchen Gründen mit dem Schiffe nicht mehr mitgehen solle oder wolle, dann stehe er nach dem Sprachgebrauch der H.-A. P.-A.-G. zur Disposition. Auch das sei ohne weiteres noch kein Entlassen. Zwar fielen Kost und Wohnung auf einem Schiffe fort. Der Angestellte bekäme aber, wenn er einen vollen Monat beschäftigungslos gewesen sei, sein volles Monatsgehalt. Das sei nach Erkundung des Oberinspectors Meyer allgemein üblich. — Nun könne freilich die Zurdispositionstellung unter solchen Umständen erfolgen, dass sie als Entlassung angesehen werden müsse. Das liege aber in diesem Falle nicht vor. Wenn ein Inspector auch gesagt habe, es seien wenig Chancen vorhanden, dass der Kläger K. in der nächsten Zeit beschäftigt würde, so habe das daran gelegen, dass K. nur noch als Proviantmeister und nicht

zugleich auch als 3. Officier fahren wollte, und solche Stellen seien knapp. So sei die Aussicht auf eine besonders lange Wartezeit naturgemäss gewesen. Der Kläger habe sich auch, was eingehender ausgeführt wird, selbst nicht als entlassen angesehen. Er habe es aber trotzdem vorgezogen, eine besser besoldete Stelle bei der Ostafrika-Linie anzunehmen. Darin könne nur ein freiwilliges Ausscheiden aus dem Dienste der H.-A. P.-A.-G. gefunden werden. So wurde der Kläger in zwei Instanzen abgewiesen. (H. B.-H.)

Der südafrikanische Krieg und das Rhedereiwesen. Dem Bericht der Danziger Rhederei Th. Rodenacker entnehmen wir: Die englische Regierung nahm grosse Dampfer mit einem Gesamttonnagegehalt von fast einer Million Bruttoregistertons auf, und zwar vorzugsweise schnelle Passagierboote. Die grossen Gesellschaften, denen so durchschnittlich etwa zwei Fünftel ihrer Tonnage entzogen wurden, konnten immerhin noch mit dem Rest ihrer eigenen Schnelldampferflotte den Postverkehr uneingeschränkt aufrechterhalten und beförderten ihren Frachtverkehr mit englischen Frachtdampfern, die sie am offenen Markte auf Zeitcharter aufnahmen. Dies war ihnen leicht möglich, denn von der Gesamttonnage der englischen Handelsdampfer beträgt die der Frachtdampfer (über 3000 Tonnen Brutto und 12 Knoten und darüber) etwa ein Fünftel, die der Frachtdampfer über 2000 Tonnen Brutto über die Hälfte, während das restliche starke Viertel auf die kleinen Dampfer unter 2000 Tonnen Brutto entfällt. Von der deutschen Handelsdampfer-tonnage dagegen besitzen die Schnelldampfergesellschaften über zwei Drittel, und unter dem Rest befinden sich nur ausserordentlich wenig Dampfer grösseren Tonnagegehalts, die sich zur transoceanischen Güterbeförderung eignen. Gesetzt nun den Fall, dass Deutschland einmal eine ähnliche, nach continentalen Begriffen doch nicht besonders grosse Anzahl Truppen über See befördern müsste, wie die Engländer jetzt nach Südafrika. Dass von den 1 300 000 Bruttotons deutscher Dampfer, die über 2000 Bruttotons gross sind, nicht annähernd eine Million Tons sofort greifbar sein würden, ist schliesslich Sache der Kriegsverwaltung. Wenn aber das Reich die Hand auf alle grösseren deutschen Schiffe gelegt hat, wo bekommen die grossen Rhedereigesellschaften dann Frachtdampfer her, um den ganzen Seehandel, den sie bisher vermittelt haben, nicht stocken zu lassen, in Zeiten, in denen möglicherweise Schiffe ausländischer Flaggen nicht zur Verfügung stehen? Es dürfte sich dann der fast völlige Mangel an grossen deutschen Frachtdampfern (Ocean tramps) rächen, und die deutsche Volkswirtschaft würde es empfinden, dass sie ebenso nöthig, wie eine starke Kriegsflotte, auch eine starke Frachtdampferflotte braucht. Diese ist aber nur zu erreichen, wenn sich das Capital auch des deutschen Binnenlandes mehr als bisher für Rhedereiwerthe interessirt, und zwar nicht lediglich für Action der grossen Linien.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 5. März. Zur Aufnahme als Mitglied wird ein Herr vorgeschlagen. Der Vorsitzende gedenkt sodann des am 4. März verstorbenen Directors der Hamburger Sternwarte, des Herrn Professor Rümker, der eines der ältesten Mitglieder des Vereins und Vorsitzender der Prüfungscommission für Seeschiffer und Seesteuerleute gewesen sei. Das Andenken an den Verstorbenen wird in üblicher Weise geehrt. Von Herrn Geh. Rath Sartori liegt die Abrechnung des letzten Geschäftsjahres vom Deutschen Nautischen Verein vor: von der See-

berufsgenossenschaft ein Schreiben, in welchem deutsche Schiffsführer an ihre Weiterversicherung erinnert werden, da andernfalls ihre Angehörigen nicht der Segnungen der neu zu gründenden Wittwen- und Waisenkasse theilhaftig werden können. Sodann erstatten die zum Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins s. Z. gewählten Delegirten, Inspector Polis und Redacteur Schroedter Bericht über die am 26. und 27. Februar gepflogenen Verhandlungen. Der Berichterstattung folgt eine Debatte über die auf dem Vereinstag beobachtete Tactik mit Rücksicht auf die Berathungen über verschiedene zur Seemannsordnung gestellte Anträge. Wegen vorgerückter Zeit war damals beschlossen, ausser dem Antragsteller nur den Referenten und den Regierungsvertreter zu Wort kommen zu lassen. Gegen diese Anordnung hatten verschiedene Antragsteller protestirt. Der II. Vorsitzende bemerkt nun, dass die Antragsteller zu Beschwerden keineswegs Veranlassung gehabt hatten, da es ihnen gestattet war, ihre Anträge zu begründen, ohne die Wirkung ihrer Ausführungen durch die Bekundung gegenheiliger Ansichten beeinflusst zu sehen. Nach beendeter Berichterstattung dankt der Vorsitzende den Delegirten Namens des Vereins, für die in Berlin gehabte Mühebewaltung. — Der Vorsitzende giebt sodann bekannt, dass seitens der Deputation für Handel und Schifffahrt in Aussicht genommen sei, der am Platze thätigen Seemannsmission ein Heim zu bauen, da man erkaunt habe, dass die Mission besonders für solche Seeleute, die in Hamburg ohne Familienanhang sind, sehr wohlthätig zu wirken vermöge. Auf Grund dieser Erkenntniss, die der Redner bestätigt, beantragt er, der Nautische Verein möge zum Bau des Hauses auch sein Scherflein in Gestalt eines Geldbeitrages beisteuern. Dieser Antrag findet wirksame Unterstützung und Annahme. Der Verein wird 50 *fl.* zeichnen. Ebenfalls findet die Anregung Unterstützung, den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, einen Vortrag über Telegraphie ohne Draht anzuhören. Entsprechende Schritte sollen eingeleitet werden. In der nächsten Sitzung wird Herr Schlick einen Vortrag über wasserdichte Thüren halten. Nächste Sitzung am 12. März.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 1. März abgehaltenen Versammlung wurden zunächst 7 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Hingewiesen wurde nochmals auf ein von der See-Berufsgenossenschaft eingegangenes Schreiben betr. Selbstversicherung seefahrender Capitäne in der Unfall- bzw. Invaliditäts- und Alters-Versicherung. Bei der Wichtigkeit der Sache wurde beschlossen, das Schreiben der See-Berufsgenossenschaften unter entsprechendem Hinweis auf dasselbe in dem herauszugebenden Halbjahrsbericht des Vereins abzudrucken. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben vom Auswärtigen Amt, Colonial-Abtheilung, Berlin und solche von Mitgliedern aus Rotterdam, Berlin, Cuxhaven, Rostock und hier. Hierauf erfolgte der Bericht der Delegirten über den Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins. Wie von anderer Seite schon in Erfahrung gebracht, ist zwar die Mehrzahl der Anträge des Vereins, wie nicht anders zu erwarten war, abgelehnt worden. Die Versammlung nahm jedoch trotzdem Veranlassung, den beiden anwesenden Delegirten für die überzeugungstroue Vertretung der Interessen der Mitglieder ihren aufrichtigsten Dank auszusprechen. Erwähnt wurde hierbei namentlich, dass abseits des Vertreters einer hiesigen grossen Rhederei behauptet worden sei, dass die Officiere dieser Rhederei mit den Tendenzen des Vereins, namentlich in socialer Richtung, nicht einverstanden wären. Da sowohl den anwesenden Officieren der genannten Rhederei, wie auch den übrigen Collegen hiervon nichts bekannt ist, konnte diese Behauptung nicht anders als völlig haltlos genannt

werden und wurde daher eine Resolution vorgeschlagen folgenden Inhalts:

»Die am 1. März 1900 tagende Versammlung erklärt sich mit allen Ausführungen der Delegirten auf den 31. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins durchaus einverstanden; dieselbe billigt voll und ganz die Tendenz, sowie die Leitung des Vereins und wünscht, dass solche auch in Zukunft die gleiche bleiben möge.»

Diese Resolution wurde einstimmig angenommen. Gleichzeitig wurde einstimmig beschlossen, dass dem in der Versammlung nicht anwesenden dritten Delegirten, Herrn Rechtsanwalt Kumpel, der Dank des Vereins telegraphisch übermittelt werden solle. Der Vorsitzende machte darauf auf die am Sonntag, den 4. März d. J., bei Pabst, Altona, Königstrasse 135, stattfindende gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder aufmerksam und wurde dann die Versammlung geschlossen.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 8. Februar 1900.

Seit unserem vorwöchentlichen Bericht waren die Frachten träge, jedoch hielten sich in Folge der geringen Anzahl der angebotenen Dampfer die Raten auf der Höhe. Höhere Raten sind für Getreide nach ausgesuchten Häfen gefordert, obgleich die Frachttaten regulärer Boote in Folge des begrenzten Getreidevorrathes an der Seeküste abgenommen haben. Einiger Bedarf herrscht fortgesetzt für passende Boote nach Cork f. O. vor; 3 s 10¹/₂ d ist ohne sofortige Antwort geboten worden. Die Nachfrage vom Golf hält, wenngleich nicht so pressirt, wie in der vorigen Woche, doch an, während die atlantischen Häfen sich abermals nach Räumte umsehen und erhöhte Raten bieten. Boote für »Timber«-Frachten und auch für allgemeine Zwecke werden begrenzt gefragt, auch sind keine neuen Kohlenabschlüsse nach einem transatlantischen Bestimmungsort zu berichten. — Vom Segelschiffmarkt ist nichts Neues zu melden, er bleibt infolge andauernden Mangels an wünschenswerthen Schiffen sehr fest. Einiges Interesse bietet der Abschluss eines eisernen Seglers mit Kistenöl nach Hongkong zu 25¹/₂ c.; ¹/₂ c. per Kiste mehr als bisher.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 ¹ / ₂ d	25/	15/	12/6
London,	4 ¹ / ₂ d	22/6	16/3	15/
Glasgow,	4 ¹ / ₂ d	22/6	15/	15/
Bristol	4 ¹ / ₂ d	22/6	12/6	15/
Hull	4 ¹ / ₂ d	22/6	15/	15/
Leith	5d	27/6	17/6	17/6
Newcastle	4 ³ / ₄ d	22/6	15/	15/
Hamburg	55 d	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3a3.3	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/3	27 ¹ / ₂ cts.	20c.	5/6
Antwerpen	4d	18/9	12/6	15/
Bremen	55 d	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/	25/	20/	20/a22/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 35 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 32¹/₂ c. — Amsterdam 32¹/₂ c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 33 c. — Bremen 35 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/	4/	3/3	3/4 ¹ / ₂
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	....	2/6a3/3	.... 26 ¹ / ₂ a27c.
			Hongkong.	Java. Calcutta. Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	25a25 ¹ / ₂ c.	21c.	17c.	25c.

Das Technikum der freien Hansestadt Bremen besteht aus einer Vorclasse, drei Fachklassen und drei parallelen Oberklassen für allgemeinen Maschinenbau, Schiffsmaschinenbau und Electrotechnik. In dieser Oberklassen können auch Abiturienten anderer Maschinenbauschulen aufgenommen werden. Junge Leute mit der Berechtigung zum Dienen als Einjähriger überschlagen die Vorclasse; auch solche jungen Leute, welche gleichwerthige Kenntnisse in der Mathematik, im Deutschen, Rechnen usw. nachweisen, werden vom Besuche der Vorclasse entbunden. Die Vorclassen besuchen unter gleicher Voraussetzung auch diejenigen, welche die Schiffbauschule besuchen wollen. Die Seemaschinistenschule hat ausser den Classen IV, III, II und I eine Oberclasse für solche Seemaschinisten, welche bereits im Besitze des Patent eines Seemaschinisten 1. Classe sind. In allen Abtheilungen finden Abgangsprüfungen statt, welche von einer vom Seeamte ernannten Prüfungscommission abgehalten werden.

Wir verweisen hiermit auf die dieser Nummer beigelegte Extrabeilage von **Holzapfel's Schiffsboden-Farbenfabrik** — J. Joost — Hamburg. (Vergl. Seite 104 der vorigen No. der »Hansa« betreffend gesundheitsschädliche und feuergefährliche Farben.)

WILH. RUMP, HAMBURG

Etablirt 1868.

Kontor: Gr. Reichenstr. 1.

empfiehlt:

Schiffsbau-Material,

Schiffsplatten, Schiffswinkel, U-Eisen (Channels), Bulb- und Teebulb-Eisen, Luken-Eisen, Reeling-Eisen etc.; Kielstücke, Hintersteven, Ruderrahmen, Kurbelwellen, Schraubenwellen etc. aus Schmiedeeisen und Stahlguss, Schiffs- und Kesselnieten, Feinbleche, Verzinkte Bleche, Kesselbleche, -Böden, -Flammrohre, Purves Patent ribbed Steel Flues, Serves Patent ribbed Boiler Tubes, Messing-Condensatorröhren und Rohrplatten, Kupferröhren, Schiffsmaschinen-Telegraphen, Anker u. Ketten, Krahnketten, Böhler Werkzeug-Gussstahl, Schiffsschrauben aus Delta-Metall, Stangen in jedem Profil aus Delta-Metall.

Schiffs- und Reise-Apotheken.



Apotheker

G. F. ULEX,
Hamburg, Stubbenhuk.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sielomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sielomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 11.

Hamburg, den 17. März.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte. (Fortsetzung.) — Entwurf zu einem Handbuche der Seewarte. — Wellenbrüche bei Schraubendampfern. — Schiffbau. — Eine Versammlung Deutscher Rheder und Schiffbauer. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. —

Auf dem Ausguck.

In einem längeren Leitartikel widmet die englische »Shipping Gazette« den Erfolgen des grössten Rivalen Englands auf wirthschaftlichem Gebiet einige bedeutsame Worte, aus denen ebensoviele Anerkennung wie Bitterkeit über die Fähigkeit der Deutschen spricht. Nachdem in eingehender Weise verschiedene Daten der Denkschrift berücksichtigt sind, welche s. Z. die deutsche Reichsregierung zugleich mit dem Entwurf der neuen Flottenvorlage veröffentlichte, sagt die englische Zeitung: »Jedoch vielmehr als die langjährigen Erfolge, die der Deutsche im friedlichen, wirthschaftlichen Kampf mit anderen Nationen verzeichnen kann, feuert ihn zu weiterer rastloser Thätigkeit die Ermunterung und das nicht selten durch Beweise documentirte Verständniss seiner Behörden für seine Thätigkeit an. Wir meinen hiermit nicht die staatlichen Subventionen, obgleich auch diese sehr wichtig sind, sondern die ununterbrochenen Bemühungen sowohl des Kaisers als der »burgomaster« die deutsche öffentliche Meinung davon zu überzeugen, dass die Zukunft des deutschen Handels und Verkehrs auf einer Vergrösserung der Handelsmarine beruht.« — Dieser Artikel wurde am 9. März veröffentlicht,

also gerade an dem Tage, an dem das deutsche Parlament bewiesen hat, dass ihm die Vertheuerung der Fleischpreise, oder die Bereicherung einiger weniger Reichsangehöriger auf Kosten der arbeitenden Classen und der Handelsmarine, mehr am Herzen liegt, als die vom Engländer befürchtete weitere Ausdehnung des deutschen überseeischen Verkehrs. Eignet sich die »Hansa« als nautische Fachzeitschrift, auch nicht zum Meinungs-austausch über politische Interessengegensätze, so ist, wenn es sich um ein Gesetz handelt, dem geschlossen alle deutschen Seestädte gegenüberstehen, wohl eine Ausnahme gestattet. Durch den § 14 a des sog. **Fleischbeschau-gesetzes**, welcher nach dem 31. December 1903 die Fleischeinfuhr aus dem Auslande verbieten will, wird eingestandener Maassen der Thätigkeit unserer grössten Rhedereien ein Hemmschuh auferlegt, der ihren Lebensnerv zu unterbinden droht. Diesem Entwurf, der gleich einem Gift, eine gesunde Weiterentwicklung unserer Handelsmarine ausschliesst, steht die Flottennovelle gegenüber, deren Nothwendigkeit u. A. damit begründet wird, dass zum Schutz der ständig wachsenden überseeischen deutschen Interessen, mithin auch der Handelsschiffe, eine Vermehrung der Kriegsschiffe nothwendig ist. Wie lässt sich dieser Widerspruch erklären?! Vielleicht dadurch, dass die Mehrzahl der deutschen

Reichstagsabgeordneten leider, leider noch immer in völliger Unkenntniss über die Wichtigkeit leben, welche Handel und Verkehr für ein Land bedeuten. Es giebt auch noch eine andere Antwort auf die obengestellte Frage. Herr Dr. Burchard, der Bundesbevollmächtigte Hamburgs, hat sie ausgesprochen. Allerdings in der Sprache der Diplomaten, nämlich »der Handelsstand werde im Reichstage nicht in der seiner Bedeutung entsprechenden Weise gehört.« Wir wollen uns deutlicher ausdrücken und kurzweg sagen: »Gegenwärtig ist im Reichstag agrarisch Trumpf!«

Die Deutsche D.-Ges. „Kosmos,“ Hamburg, deren **Geschäftsbericht** herausgegeben ist, hat ein Jahr fruchtbringender Thätigkeit hinter sich. Vom Bruttogewinn M 3 141 502,69, der M 291 322,90 höher als im Vorjahre ist, ist nach angemessenen Abschreibungen eine Dividende von 11 % (M 1 210 000) zur Vertheilung, in Vorschlag gebracht. Abgesehen von unbedeutenden Havarien ist die Rhederei von ernstlichen Unfällen verschont geblieben. Allerdings brachte der Dampfer »Luciana« auf der Schelde einen englischen Dampfer durch Collision zum Sinken; die Schuldfrage ist aber noch unentschieden. Seit September v. J. hat die Rhederei ihre Fahrten an der Westküste Amerikas, die sich vorher auf Chile, Peru und Ecuador beschränkten, in der Weise auch auf San Francisco ausgedehnt, dass allmonatlich ein Dampfer ab Hamburg und Antwerpen bezw. Genua dorthin expedirt wird. Um diesen Entschluss auch nach Eintritt von widrigen Zufällen aufrecht erhalten zu können, haben wir, so heisst es im Bericht, den Neubau von drei Dampfern beschlossen, und zwar von je ungefähr 6500 Tons Tragfähigkeit, also wie unsere grössten jetzigen Dampfer. Zwei contrabirten wir im Type unserer Dampfer »Ammon« und »Amasis« bei deren Erbauern Chas. Connell & Co., Glasgow und einen mit etwas grösserer Schnelligkeit bei Blohm & Voss in Hamburg. In Preisen und Lieferzeiten mussten wir den herrschenden Verhältnissen Rechnung tragen. Die fortdauernde Steigerung der Preise für Kohlen in Europa und an den überseeischen Plätzen vertheuert unsern Betrieb leider erheblich, doch haben wir, unterstützt durch die Frachtconjunctur für Segler und Dampfer, Gelegenheit gefunden, die Rückfrachten für Salpeter, Kupfer und einige andere Artikel allmählich zu erhöhen um dadurch die Mehrkosten unseres Betriebes auszugleichen, sodass auch die bis jetzt überschaubaren für das Jahr 1900 zählenden Reisen befriedigende Resultate liefern werden.

Von geschätzter Seite erhalten wir die nachstehende Tabelle zugesandt:

**Verzeichniss
der hauptsächlichsten Rhedereiplätze in Preussen
am 1. Januar 1900.**

No.	Heimathshafen	Anzahl	Netto- Reg.-Tons	Dampfer	Segler	Bemerkungen
1.	Flensburg	86	52341	83	3	
2.	Stettin	212	41912	207	5	117 Flusssdampfer
3.	Kiel	101	24881	87	14	
4.	Geestemünde	54	23554	45	9	36 Fischdampfer
5.	Danzig	118	20588	102	15	74 Flusssdampfer
6.	Schleswig	13	9042	11	2	
7.	Swinemünde	22	8081	10	12	2 Flusssdampfer
8.	Apenrade	15	7444	12	3	
9.	Königsberg	48	7203	48	—	34 Flusssdampfer
10.	Barth	79	5650	10	69	7 Flusssdampfer
11.	Memel	25	4865	24	1	19 Flusssdampfer
12.	Tönning	7	4610	7	—	
13.	Rügen	106	3240	2	104	2 Flusssdampfer
14.	Blankenese	5	3095	3	2	
15.	Altona	20	2387	10	10	9 Fischdampfer
16.	Stralsund	30	2165	5	25	3 Flusssdampfer
17.	Elbing	28	1753	28	—	21 Flusssdampfer
18.	Greifswald	18	1005	8	10	4 Flusssdampfer

**Verzeichniss der übrigen grösseren deutschen
Rhedereiplätze.**

1.	Hamburg	734	857020	445	289
2.	Bremen	380	475763	238	142
3.	Elsfleth	48	38073	—	48
4.	Rostock	54	23893	26	28
5.	Brake	41	21806	1	40
6.	Lübeck	25	8997	25	—
7.	Oldenburg	12	7384	10	2
8.	Wismar	25	6034	15	10

Eines Commentars bedürfen die Zahlen eigentlich nicht. Höchstens kann man bedauern, dass bei der notirten Anzahl der Segler die Bemerkung fehlt, wieviel dieser nicht durch Dampfkraft getriebenen Fahrzeuge Seeschiffe sind. Weiterhin ist erwähnenswerth, dass Flensburg von den deutschen Ostseepfätzen nicht nur über die höchste Schiffsräume, sondern im Durchschnitt auch über die grössten Fahrzeuge verfügt.

Im gerichtlichen Nachspiel über die Collision der beiden britischen Schiffe, Segler »East Lothian« in Tau eines Schleppers und Schlachtschiff »Sanspareil,« ist von einem Vertreter der Kriegsmarine eine **Aenderung des Strassenrechts auf See** dahingehend befürwortet worden, dass Kauffahrteischiffe in allen Fällen Kriegsschiffen dann auszuweichen haben, wenn diese in Colonnen fahren. Das Admiralitätsgericht hielt die Anregung für unbegründet und erklärte, die Collision hätte vermieden werden können, wenn »Sanspareil,« wozu die Verpflichtung nach dem Seestrassenrecht vorlag, ordnungs-

mässig ausgewichen wäre. Der Wachthabende des Kriegsschiffes erklärte, anfangs nur ein Toplicht, den Schein eines Hecklichts und die Seitenlichter des Schleppers gesichtet zu haben, woraus er auf einen fahrenden Dampfer schloss und das Ruder B. B. (altes Commando, also Rechts) legte. Als er sich vom Schlepper frei glaubte, legte er das Ruder gleich wieder St. B., um sich nicht aus seinem Verbande — »Sanspareil« war führendes Schiff einer Colonne von 30 Kriegsschiffen — unnötig weit zu entfernen. Nach dem letzten Rudermanöver sichtete er die Seitenlichter des Seglers; die Collision war unvermeidlich. Aus diesem Thatbestand leitet das Marineamt die oben erwähnte Befürwortung zur Aenderung des Strassenrechts auf See ab. Die englische Fachpresse versichert, die Schuldfrage an der Collision werde endgültig erst durch das »Supreme Court of Judicature« entschieden werden. D. h. also die verurtheilte Partei wird gegen das Urtheil des Admiralitätsgerichtes Berufung an eine höhere Instanz einlegen. — Bei der ganzen Streitfrage ist zu untersuchen, ob der Vorschlag des Marineamts, nämlich die Handelsschiffe ein für allemal zum Ausweichen von Kriegsschiffsverbänden zu verpflichten, in der Praxis ohne Gefahr durchführbar ist. Unseres Erachtens nicht. Nehmen wir den Fall, die Kriegsschiffe fahren in Kiellinie, so wird ein entgegenkommendes Handelsschiff immer nur die Lichter des vordersten Kriegsschiffes sehen und demgemäss — weil es glaubt einen gewöhnlichen Dampfer vor sich zu haben — hieraus keine Verpflichtung zum Abhalten (entgegen den allgemeinen Bestimmungen des Seestrassenrechts) herleiten. Wird nachher der Irrthum erkannt, dann ist es zu spät. — Wir behalten uns vor auf diesen Collisionssfall zurückzukommen, wenn der höchste Gerichtshof über die Schuldfrage entschieden haben wird.

Das Chronometer auf der Deutschen Handelsflotte.

Von E. Knipping.

(Fortsetzung.)

Controlle der Secuhr und der Längenbestimmung. Bei Seereisen von längerer Dauer spielt die scharfe astronomische Ortsbestimmung und somit auch die scharfe G. Z. in offener See keine so wichtige Rolle, wie vielfach angenommen wird. Auf einer Reise vom Canal nach Australien z. B., die vielleicht 90 Tage beansprucht, ist eine grössere oder geringere Unsicherheit in der G. Z. in den ersten 87 oder 88 Tagen von keiner grossen Bedeutung, so lange kein Land in der Nähe ist; erst in den letzten paar Tagen, ehe das erste Land gesichtet oder die erste Lothung gewonnen wird, bekommt die Längen-

bestimmung ihre volle Bedeutung. Die kritische Zeit ist auf jeder Reise verhältnissmässig kurz; sie beläuft sich höchstens auf ein paar Tage, oft nur auf Stunden, allerdings oft Stunden der grössten geistigen und körperlichen Anspannung, bis man sichere Fühlung mit dem Lande hat.

Mondsdistanzen. Auf kurzen Reisen fast gar nicht benutzt, können sie auf langen gute Dienste leisten, wenn man fleissigen Gebrauch davon macht. Thatsächlich werden sie aber auch auf langen Reisen nur selten benutzt, wo eine Uhr an Bord ist, weil Beobachtung und Rechnung schwieriger und umständlicher sind als die täglichen gewöhnlichen Höhenmessungen und Rechnungen, weil ferner nur ganze Reihen von Distanzen vertheilt über einen längeren Zeitraum eine brauchbare Controlle der Secuhr liefern und endlich, weil die meisten Capitäne ihnen einfacher scheinende Methoden der Uhreontrolle oder Längenbestimmung bei der Ansegelung des Landes, wo am meisten davon abhängt, vorziehen. Handelt es sich um ein »Muss«, wie beim Bruch der Uhrfeder, dann bequemt man sich eher dazu. Es wäre aber sehr zu wünschen, dass auf langen Reisen, wenn nur eine Uhr an Bord ist, der Stand recht häufig auf diese Weise bestimmt würde, denn gröbere Fehler im Stande werden so auch von einem mittelmässigen Beobachter stets entdeckt.

Ansegelung von Zwischenpunkten. Ein Beispiel wurde schon vorher unter No. 2 der Bemerkungen aus den Tagebüchern erwähnt. »Um 12 Uhr sichteten die Insel Trinidad, 2^m 12^s zu westlich usw.« Auf sehr vielen Meeresstrassen hat man Gelegenheit und benutzt sie auch fleissig, in Sicht passend gelegener Inseln oder Landspitzen zu laufen, um den Uhrfehler nicht zu sehr anwachsen zu lassen. Bestimmt man ihn z. B. auf einer Reise nach Australien erst bei den Canaren oder Cap Verden, später bei Tristan da Cunha, so bekommt man den Fehler für zwei, eigentlich drei lange Strecken und damit einen guten Anhaltspunkt für den muthmaasslichen weiteren Fehler bis Australien. Da jeder Capitän von vornherein an die Möglichkeit denkt, den Stand auf diese ausserordentlich einfache Art zu prüfen, geht wenig oder gar keine Zeit bei dieser Controlle verloren. Das Hauptgewicht wird darauf gelegt festzustellen, ob die G. Z. an Bord beträchtlich falsch ist, da man mit kleineren Fehlern immer zu rechnen gewohnt ist. —

Mittheilung der Länge in See. Eine der gewöhnlichsten Fragen auf längeren Reisen von Schiff zu Schiff ist: »Was ist Ihre Länge?« oder »Geben Sie mir Ihre G. Z.« Am liebsten wählt man dazu natürlich Schiffe, die weniger lange in See gewesen sind als man selber. Auf kürzeren Reisen, allgemein von Dampfern wird

diese Frage nicht oft gestellt, weil für sie nur selten ein Bedürfniss vorliegt.

Lothungen. Ueberall, wo die Grenze zwischen Tiefsee und Flachsee, diese bis zu 200 m Tiefe gerechnet, in genügender Entfernung von der Küste liegt und ungefähr Nord-Süd verläuft, lässt sich bei bekannter Breite die Länge unabhängig von der Seeuhr durch Lothungen feststellen. Diese Grenze ist in vielen Fällen auch schon äusserlich am Wasser, seiner Bewegung und Farbe erkennbar. Wird die Länge so zunächst auch nicht mit grosser Schärfe gefunden, so genügt der erreichte Grad der Genauigkeit doch meist, um mit Zuversicht weiter der Küste zuzusteuern, da man die erste Fühlung hat. Durch weitere Lothungen, die heutzutage so bequem auch während der Fahrt auszuführen sind, fühlt man sich dann allmählich zurecht, falls andere Mittel, besonders Ausguck und Beobachtungen, auch weiterhin versagen sollten. An vielen Küsten genügt es, wenn man so den Lootsengrund erreicht, wo die eingehende und sichere Orts- und Grundkenntniss des Lootsen über alle weiteren Schwierigkeiten hinweg hilft.

Sieht man sich auf einer Weltkarte die ausser-tropischen Küsten an, soweit sie beim Seeverkehr hauptsächlich in Betracht kommen, von 25° oder 30° bis 55° Breite, in einigen Gegenden bis 60°, so herrscht hier die Erstreckung in der Nord-Südrichtung bedeutend vor und nur auf verhältnissmässig kurzen Strecken handelt es sich um Steilküsten, wo diese bei unsichtigem Wetter so werthvolle Methode nicht zur Anwendung kommen kann, weil die 200 m Linie der Küste selber zu nahe liegt. Nun ist aber gerade in diesen gemässigten Breiten zu gewissen Jahreszeiten unsichtiges Wetter und Nebel leider oft die Regel, so dass bei der Ansegelung des Landes Lothungen mit die erste Stelle unter den Längenmethoden einnehmen, nicht die Seeuhr, wofür es dann nur eine mittelbare Verwendung giebt, die Besteckrechnung seit der letzten Beobachtung.

Ausguck. Bei allen Wandlungen und Fortschritten, die Technik und Wissenschaft in der Seefahrt hervorgerufen haben, ist ein Hilfsmittel seit den ältesten Zeiten immer gleich geblieben und auch heute noch ebenso unentbehrlich wie je zuvor, der Ausguck. Der Werth des Ausgucks, der — hier im weitesten Sinne genommen — von manchen Seiten unterschätzt wird, steigt mit der Erfahrung. In ihm verkörpert sich die praktisch seemännische Vorsicht und Umsicht, die nicht nur Gegenstände und Dinge sieht, sondern alle auch die scheinbar unbedeutendsten Vorgänge und Erscheinungen in der Luft, auf und im Wasser bemerkt, beobachtet und für die Ortsbestimmung zu verwerthen weiss.

Bei einer unsicheren Länge aber bekannter Breite und sichtigem Wetter ist auch heute noch

das Ansegeln von Land unter gutem Ausguck eine ausgezeichnete, viel benutzte Controlle für die Seeuhr. In der Nacht kommen dabei oft die vorzüglichen Feuer der Neuzeit zu Hülfe, deren einzelne bis zu 60 oder 80 Sm. weit sichtbar sind.

Berücksichtigt man ausserdem, dass viele unserer Capitäne ein und dieselbe Strecke häufig, manche jahraus jahrein befahren, so muss man auch noch ihre nahezu lootsenartige Ortskenntniss in Anschlag bringen, die es ihnen ermöglicht, ihre Fahrt oft auch dann noch mit Zuversicht fortzusetzen, wenn ein mit der Oertlichkeit nicht so vertrauter Capitän es nicht wagen würde und nicht wagen dürfte.

Diese Andeutungen über die vielseitige und unabhängige Controlle der Seeuhr und die Kürze der kritischen Zeit lassen es begreiflich erscheinen, warum sich eine so grosse Anzahl von Capitänen noch mit einer Seeuhr begnügt. Sie wird nicht als das Mittel zur Längenbestimmung angesehen, sondern als eins unter mehreren. Das Abwarten sichtigen Wetters, um in der kritischen Zeit astronomische Beobachtungen zu erhalten, wird bei dem heutigen Betriebe der Schifffahrt immer seltener, da die Losung heisst: schnelle Reisen, aber es darf nichts passiren. Der Hauptunterschied gegen früher dürfte darin bestehen, dass die geistige Anspannung in der kritischen Zeit grösser geworden ist, weil die Zeit mehr drängt.

Fasst man alles zusammen, so könnte man sagen, unsere Capitäne suchen die Sicherheit mit Bezug auf die Länge mehr in der passenden Verbindung aller brauchbaren Methoden, als in der Bevorzugung einer einzelnen mit Hülfe der Seeuhr.

Dampfer und Seeuhr. Die Zunahme der Dampfergeschwindigkeit wird bisweilen in warnender Weise betont, um die Einführung von drei Uhren zu empfehlen. Dagegen ist zunächst zu bemerken, dass man sich jetzt ebensogut mit 20 bis 22 Knoten Fahrt abfindet, wie vor zehn Jahren mit 18, vor 20 Jahren mit 14 Knoten, ohne dass die Sicherheit darunter gelitten zu haben schiene. Die Capitäne müssen also diese Ansicht nicht theilen, denn dass eine oder zwei Uhren mehr auf jedem grossen, schnellen Dampfer keine Rolle spielen, soweit es sich um die Kosten handelt, versteht sich von selbst.

Bei dem Uebergange vom Segler zum Dampfer, vom kleinen langsamen zum grossen schnellen Dampfer sind mehrere Punkte zu berücksichtigen, die die Ortsbestimmung, also auch die Ausrüstung mit Seeuhren betreffen.

Das gegisste Besteck ist genauer bei einem Dampfer, der von seltenen Ausnahmen abgesehen Curs hält und immer von derselben Kraft getrieben wird, als bei einem Segler. Der Fehler im Besteck des Seglers nach zurückgelegten 100 Sm. wird von einem 10 Knoten Dampfer erst

bei etwa 250 Sm. erreicht, von einem schnellen erst bei rund 500 Sm, wobei alle drei Zahlen als mittlere Tagesleistung angenommen sein mögen.

Kürzere Reisen — kleinere Uhrfehler. Gesetzt es handelte sich um eine Reise von 3000 Sm. von Land zu Land und um eine Abweichung von 1^s täglich von dem angenommenen Gange; dann würde der Fehler in der kritischen Zeit auf den drei Schiffen 30, 12 und 6^s betragen bei einer Seeuhr, etwa 20, 8 und 4^s bei zwei Uhren an Bord. Auf einem schnelleren Schiff leistet die einzelne Uhr also mehr als auf einem langsameren.

Zeitsignale findet der Capitän jetzt fast in allen Häfen von einiger Bedeutung, so dass er jederzeit Stand, Land- und Seegang der Uhr leicht bestimmen kann und bald weiss, wie weit er sich auf seine Uhr verlassen kann.

Das Versagen der Seeuhr während der kritischen Zeit. Die grosse Regelmässigkeit, mit der Post- und Schnelldampfer ihre Reisen zurücklegen, ist genugsam bekannt. Die Zeitunterschiede der einzelnen Reisen sind ausserordentlich gering. Wenn nun andererseits ebenso bekannt ist, dass sie vielfach während und vor der kritischen Zeit unsichtiges Wetter haben, so dass keine Gestirnhöhen gemessen werden können, so ist nur der Schluss möglich, dass ihre Reisedauer nur in sehr geringem Grade davon abhängig ist, ob sie während ein bis zwei Tage vor der kritischen Zeit ihre Seeuhr überhaupt benutzen können. Ein Schnelldampfer z. B. ist dann vielleicht für die letzte Strecke von 500 oder 1000 Sm von der Küste an gerechnet auf sein Besteck und andere Mittel der Längenbestimmung angewiesen, Loth und Ausguck.

Mängel der Seekarten. Es wurde schon vorher bemerkt, dass man auf die haarscharfe G. Z. kein besonderes Gewicht legt. Zum Theil liegt dies an der Unvollkommenheit der Seekarten. Die geographische Länge ganzer Küstenstrecken und einer grossen Menge von Inseln mit Ausnahme der Küsten einer Anzahl Staaten in Europa und ganz weniger ausserhalb Europas ist noch so wenig genau, dass die fehlerfreie Länge des Schiffes allein in all diesen Gegenden die Sicherheit doch nicht verbürgen würden. Man glaubt z. B. mit Nordkurs weit östlich oder westlich von einer Insel vorbeizufahren d. h. nach der besten vorhandenen Karte, und hat sie plötzlich recht voraus, so dass Einen nur der Ausguck vor der Strandung bewahrt. In solchen Gegenden werden darum alle Längen stillschweigend als unsicher angenommen und die Segelanweisungen stützen sich demgemäss vorherrschend auf die Breite.

Zur Erläuterung folgen hier aus den letzten Jahren einige berichtigte Längenfehler der Karten:

1897. Die Stewart-Inseln, östlich von den Solomon-Inseln: 15° 30', in Zeit 1^m 2^s.

1898. Das Leuchtfeuer von Furna, Jalunga, Insel Brava, Cap Verden: 4° 11', in Zeit 17^s.

1898. Die Insel Yokoshima, Liukiu-Inseln, Japan: 4½', bis 5½', in Zeit 18 bis 22^s.

1898. Die Insel Jaluit, Marshall-Inseln: 9° 20', in Zeit 37^s.

1899. Die Bouvet-Insel: 1° 36', in Zeit 6^m 24^s.

Fehler von 20 bis 30' sind demnach auch in ganz bekannten und häufig besuchten Gegenden nicht selten, in weniger befahrenen Gegenden sind sie oft viel grösser. Da man nun heute vielleicht in genau, nach 20 Tagen in weniger genau vermessenen Gegenden fährt, legt man der scharfen G. Z. noch nicht das Gewicht bei, was ihr die Wissenschaft beilegt.

(Schluss folgt.)

Entwurf zu einem Handbuch der Seewarte.

Als vor etwa mehr als zwei Jahren die Deutsche Seewarte mit der Herausgabe von sog. Fragebogen an die Oeffentlichkeit trat, hatte jeder seamännisch fühlende Deutsche alle Ursache die Leitung unseres grossen meteorologischen Instituts ob dieses Schrittes zu beglückwünschen. Wir nannten es damals für deutsche Schiffsführer eine Ehrenpflicht an dem angeregten Werke mitzuarbeiten, zumal ihnen selbst der grösste Nutzen daraus erwachsen musste. Ein auftauchendes Bedenken über die Art der Verbreitung dieser Fragebogen im allgemeinen Interesse haben wir in der Annahme unterdrückt, die Seewarte werde, falls die Annalen der Hydrographie sich nicht zur Publication aller eingegangenen Fragebogen eignen, in anderer Weise dafür Sorge tragen, dass das nach dieser Richtung gesammelte werthvolle Material den betheiligten Kreisen zugänglich gemacht werde.

Der uns kürzlich von der Seewarte übersandte »Entwurf zu einem Hafenhandbuch« hat die damalige Annahme im weitesten Sinne des Wortes bestätigt. Die Direction beabsichtigt aus zahlreich ausgefüllten Fragebogen über bestimmte Hafenplätze Zusammenstellungen zu machen, die, wie die probeweise gemachten Angaben über die Häfen von Huelva und Cadix dem Schiffsführer ein unschätzbares Hilfsmittel an die Hand geben werden. Nur ein chronischer Platzmangel hält uns ab, die Vorlagen in extenso hier abzudrucken. Um allen Wünschen vollauf gerecht zu werden, ersucht die Direction der Seewarte die Interessentenkreise noch um Mittheilungen über weitere Aufnahmen oder Weglassung bestimmter Angaben. Unseres Erachtens ist jedenfalls Alles, was für den Rheder und den Schiffer in einem Hafen von irgendwelcher Bedeutung sein kann, berücksichtigt worden, es sei denn, man

wünschte noch detaillirte Auskünfte über die besten am Platze befindlichen Erholungsstätten.

Die Erscheinungsweise des Hafenhandbuchs denkt sich die Seewarte zunächst in Form von Beilagen zu den Annalen. Diese Beilagen würden später etwa im Laufe der nächsten Jahre und nach Maassgabe der für diese besondere Arbeit verfügbaren Kräfte zu sammeln und für die Herausgabe in Buchform nach neuen Eingängen zu ergänzen und zweckmässig zu ordnen sein.

Der Zweck und Nutzen des »Hafenhandbuchs der Seewarte« bestände nach der Ansicht der Direction darin, dass damit ein ergiebiges Nachschlagebuch geschaffen würde für alle deutschen Rhoder, Schiffsbefrachter, Schiffsversicherer, Kaufleute der Rhederei usw., Schiffsmakler, ferner aber auch für die deutschen Consuln, Commandanten der Kriegsschiffe, Capitäne und Steuerleute der Handelsschiffahrt und schliesslich auch für deutsche Gelehrte, Geographen, Reisende, Statistiker usw.

Die Direction bittet, Aenderungsvorschläge für die hier gewählte Form des »Hafenhandbuchs der Seewarte« ihr bis zum 1. Mai d. J. zugehen zu lassen.

Als aufmerksamer Zuhörer des lehrreichen Vortrages, den Herr Geh. Rath Prof. Dr. Neumayer kürzlich im Deutschen Nautischen Verein hielt, darf man wohl annehmen, dass der Leiter der Seewarte der Urheber des Gedankens, ein Hafenhandbuch zu schaffen, ist. Wir wünschen dem allverehrten Gelehrten, der seine grossen Geistesgaben vorzugsweise in den Dienst der Seeschiffahrt gestellt hat, dass er sich noch sehr lange an dem Erfolg und dem Dank freuen möge, die dieses Handbuch zweifellos verursachen werden.

Wellenbrüche bei Schraubendampfern.

Von Otto Schlick.

Schon wiederholt sind die mit der Dampfschiffahrt in Berührung stehenden Kreise durch das häufige Vorkommen von Wellenbrüchen beunruhigt worden.

Augenblicklich scheinen wir uns wieder in einer Periode zu befinden, wo sich diese Unfälle besonders häufig, namentlich in der englischen Handelsflotte, ereignen, und es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn die Frage nach der Ursache dieser Erscheinung in den Fachkreisen eine lebhaft Discussion hervorgerufen hat. Es dürfte desshalb von Interesse sein, auch hier einmal diesen so wichtigen Gegenstand zu besprechen.

Es soll hier zunächst nur von den Brüchen der sogenannten Schraubenwellen, d. i. des letzten Stückes der Wellenleitung eines Schraubendampfers, das die Schraube trägt, gesprochen werden, da die Brüche von Kurbelwellen, seitdem letztere aus mehreren Stücken hergestellt werden, nur noch äusserst selten vorkommen und auf leicht zu übersehende Veranlassungen zurückgeführt werden können.

Die Ursachen für die verhältnissmässig häufig vorkommenden Brüche der Schraubenwellen sind hingegen, sofern sie nicht auf mangelhafte Lagerung oder Materialfehler zurückgeführt werden können, noch nicht in befriedigender Weise aufgeklärt und der Ingenieur hat sich dieser Erscheinung

gegenüber bis jetzt immer in einer gewissen Unsicherheit befunden. Ein Versuch zur Erklärung dieser Unfälle darf daher wohl auf ein gewisses Interesse rechnen können.

Die Schraubenwelle ist da, wo sie in der sogenannten Sternbüchse gelagert ist, also an ihrem vorderen Ende in der Stopfbüchse und am hinteren Ende beim Hintersteyen, bekanntermaassen mit einem Ueberzug aus Rothguss von etwa 20—25 mm Dicke versehen, der genau gebohrt und im angewärmten Zustand über die Welle geschoben wird, so dass er auf letzterer sehr fest sitzt. An dem vorderen Ende des hinteren Metallüberzuges zeigt sich nun erfahrungsmässig nach einiger Zeit eine ringförmige Einkerbung, die anscheinend durch eine von der Einwirkung des Seewassers hervorgerufene Corrosion veranlasst ist. Die Tiefe dieser Einkerbung nimmt mit der Zeit allmählig zu und bisweilen wird dieselbe so tief, dass man mit Hilfe eines flachgehämmerten Drahtes bis auf 10 und 15 mm unter die Oberfläche der Welle eindringen kann. Noch ehe die Einkerbung einen so hohen Grad erreicht hat, tritt jedoch gewöhnlich schon der Bruch ein. Um solche Unfälle zu vermeiden, ist daher eine häufige Untersuchung der Schraubenwelle unerlässlich.

Characteristisch ist, dass sich dieser Vorgang bei den verschiedenen Schiffen innerhalb einer ganz verschiedenen Zeitdauer abspielt. Manche Wellen laufen 5—6 Jahre lang, ehe sich die Einkerbung an dem Vorderende des hinteren Metallüberzuges bemerkbar macht, meistens tritt diese Erscheinung jedoch schon nach Verlauf von 2—3 Jahren ein und in einzelnen Fällen kommt es wohl vor, dass schon nach einem Jahre die Einkerbung so stark geworden ist, um eine längere Verwendung der Welle bedenklich erscheinen zu lassen.

In vereinzelt Fällen ereignet es sich, dass, die ringförmige Einkerbung etwa 100—200 mm vor dem vorderen Ende des hinteren Metallüberzuges auftritt; aber es zeigt sich dann niemals eine zweite Einkerbung an der Kante des Metallüberzuges.

Als Ursache dieser Erscheinung wird gewöhnlich die galvanische Reaction zwischen dem mehrfach erwähnten Metallüberzug und der eisernen oder stählernen Welle angenommen, von der man voraussetzt, dass sie an den Enden des Metallüberzuges am stärksten auftritt.

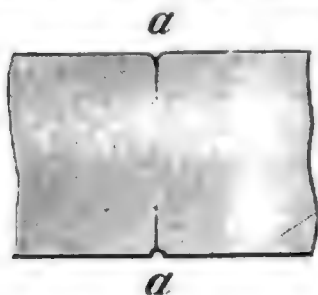
An dem vorderen, bei der Stopfbüchse befindlichen Metallüberzug macht sich nur äusserst selten eine ähnliche Erscheinung bemerkbar. Wenn sie aber wirklich auftritt, so zeigt sie sich nur in sehr schwachem Maasse.

Man hat dem Uebel dadurch zu steuern gesucht, dass man den in der Sternbüchse befindlichen Theil der Welle, zwischen den beiden Metallüberzügen, entweder durch einen guten Anstrich oder mittels eines Ueberzuges aus Gummi gegen Corrosion schützt. Diese Mittel scheinen thatsächlich in den meisten Fällen ihren Zweck insofern zu erfüllen, als sich die besprochene Einkerbung gewöhnlich nur sehr langsam entwickelt. Es treten aber auch bei derartig geschützten Wellen Brüche mit beinahe gleicher Häufigkeit auf, und zwar auch hier meistens an dem Vorderende der hinteren Metallbüchse.

Man hat vielfach auch die Wellen dadurch gegen die Corrosion zu schützen gesucht, dass man die Welle ihrer ganzen Länge nach mit einem Metallüberzug versehen hat. Da sich der letztere bei einer sehr langen Welle nur schwierig aus einem Stück herstellen lässt, so schiebt man gewöhnlich zwei Metallbüchsen auf die Welle, die man in der Mitte der letzteren ganz dicht aneinanderstossen lässt. Wenn man von einer derartigen Welle, die mehrere Jahre gelaufen hat, den Metallüberzug abnimmt, so findet man, dass in der halben Länge der Welle, dort wo die beiden Metallbüchsen zusammengestossen hatten, eine tiefe Einkerbung vorhanden ist. — Diese Erscheinung ist natürlich geeignet, die schöne Theorie von der galvanischen Wirkung des Metallfutters sehr ins Wanken zu bringen, denn es ist nicht einzusehen, wieso diese Wirkung

gerade an der Stossfuge stärker sein soll als an dem übrigen Theil der Welle.

Man ist unausgesetzt bemüht gewesen, eine bessere Erklärung für die geschilderte Erscheinung zu finden. Der Verfasser ist der Ansicht, dass man bis jetzt der Beanspruchung der Schraubenwelle auf Biegung zu wenig Bedeutung beigegeben hat. Dass diese Beanspruchung im hohen Maasse vorhanden ist, ergibt sich aus einer sorgfältigen Untersuchung solcher Wellen, die bereits eine längere Reihe von Jahren im Schiff gearbeitet haben. Wenn man nämlich aus der Welle das Stück, in dem sich die mehrfach erwähnte Einkerbung befindet, herauschneidet und parallel zu seiner Achse so lange abhobelt, bis man den vollständigen durch das Wellenmittel



gehenden Durchschnitt erhält (vergl. nebenstehende Figur), so zeigt sich, dass an der Peripherie ein klar erkennbarer Riss in senkrechter Richtung nach der Mitte zu verläuft. Die Länge dieses Risses beträgt unter Umständen 25–30 % vom Wellenradius, wenn die Welle schon eine längere Reihe von

Jahren im Schiff gearbeitet hat.

Diese Erscheinung zwingt zu der Annahme, dass an der betreffenden Stelle die Beanspruchung der Welle auf Biegung am stärksten war, was wieder zu dem weiteren Schluss führt, dass sie durch die warm übergezogene Metallbüchse um etwas versteift wurde. Bei $\alpha\alpha$ war daher wirklich ein schwacher Querschnitt, so dass sich hier bei einer sich fortwährend wiederholenden Biegung der Bruch vorbereiten musste.

Nimmt man eine in zwei Punkten unterstützte, wagrecht liegende Schraubenwelle an, so wird dieselbe wie jeder andere prismatische elastische Stab in heftige Transversalvibrationen mit starken Durchbiegungen versetzt werden können, sobald die beiden Unterstützungspunkte mit den Schwingungsknotenpunkten zusammenfallen und der auf Durchbiegung wirkende Impuls in einem Zeitmaass erfolgt, das zu der Vibrationsperiode der Welle in einem einfachen Verhältniss steht. Die Lagerung der Welle wird allerdings nur in ganz roher Annäherung den obenangeführten Bedingungen entsprechen, sie hat aber in den Lagern immer so reichlichen Spielraum, dass eine Vibration in der angedeuteten Weise in vielen Fällen möglich ist. Berechnet man nun für eine gewöhnliche Schraubenwelle unter der Voraussetzung, dass sie ganz frei in den beiden Knotenpunkten unterstützt ist, die Vibrationszahl, so erhält man einen Werth, der etwa 12 mal grösser ist, als die Umdrehungszahl der Maschine. Berechnet man jedoch die Vibrationszahl unter der Voraussetzung, dass die Schraubenwelle durch den Kupplungsflansch mit der Tunnelwelle gekuppelt ist, so ergibt sich eine Vibrationszahl, die etwa 40 mal so gross als die Umdrehungszahl ist. Die Schraubenwelle wird aber bei einer Umdrehung mindestens immer soviel Impulse auf Biegung erhalten, wie die Anzahl der Schraubenflügel beträgt. Setzt man eine vierflügelige Schraube voraus, so wird demnach in dem zuerst geschilderten Falle die Welle nach jeder dritten Vibrationschwingung einen Impuls empfangen und in dem zweiten Falle nach jeder zehnten. Unter Berücksichtigung der nicht absolut starren Verbindung in der Kuppelung und anderer Unvollkommenheiten, namentlich in der Lagerung, ist wohl gestattet, anzunehmen, dass in Wirklichkeit die Vibrationszahl der Welle zwischen den beiden angedeuteten Grenzen liegt; es werden also wohl sehr häufig Impulse vorhanden sein, die in einem solchen Tacte erfolgen, um die Welle in Vibration versetzen zu können. Wenn nun auch die Lagerung der Schraubenwelle eine derartige ist, dass sie in Schwingungen

gerathen kann, so ist daher anzunehmen, dass eine besonders starke Beanspruchung der Welle auf Biegung eintritt. Die grösste Beanspruchung würde allerdings genau in der Mitte zwischen den beiden Lagerstellen stattfinden müssen, wenn nicht durch das Ueberziehen der Metallbüchse der gefährliche Querschnitt nach der Vorderkante des Metallüberzuges verlegt würde.

Das Auftreten der Vibrationen und die rasche Vergänglichkeit der Welle würde also hiernach namentlich von der Anordnung der Lagerungsstellen abhängen.

Diese Hypothese hat deshalb viel für sich, weil es mit ihrer Hülfe gelingt, die bisher unerklärlichen Erscheinungen verständlich zu machen, dass sich bei manchen Schiffen die Schraubenwellen lange Jahre hindurch gut erhalten ohne die bekannte Einkerbung zu zeigen, während in andern Fällen die Wellen in kaum einem Jahre schon verworfen werden müssen. Wenn kein Synochromismus zwischen den Biegungsimpulsen und Wellenvibrationen stattfindet und wenn die Lagerung der Welle keine freien Schwingungen zulässt, so ist nur geringe Gefahr für die Welle vorhanden. Im andern Falle tritt eine starke Beanspruchung an dem Vorderende des hinteren Metallüberzuges ein, es entstehen in Folge dessen zunächst nur an der Oberfläche der Welle mikroskopische Risse, wodurch das Material der Welle aufgelockert und der corrodierenden Wirkung des Seewassers geeignete Angriffspunkte geboten werden. Die Risse gehen nach und nach immer mehr in die Tiefe und an der Oberfläche macht sich die vielbesprochene Einkerbung bemerkbar. Die letztere ist daher nach meiner Ansicht eine secundäre Erscheinung; die Risse in Folge starker Beanspruchung müssen immer vorausgehen und dann tritt erst die Corrosion ein. Mit Hülfe dieser Annahme erklärt sich auch in ungezwungener Weise die Erscheinung, dass bei Wellen, die ihrer ganzen Länge nach mit zwei in der Mitte zusammenstossenden Metallfuttern überzogen sind, die bewusste Einkerbung genau unter der Stossfuge entsteht. Auch das vereinzelte Auftreten von Einkerbungen, die in einiger Entfernung von dem hinteren Metallüberzug liegen, lässt sich nun leichter verstehen.

Das Ueberziehen der Schraubenwellen mit Schutzcompositionen zur Verhinderung der Corrosion scheint deshalb weniger wichtig; die Hauptsache wäre, die Vibrationen der Welle zu verhindern, was ja auf sehr verschiedenen Wegen erreicht werden kann.

Die Schraubenwellen sind aber nicht allein in Folge von Vibrationen, sondern auch direct auf Biegung beansprucht, und in England hat man in letzterer Zeit wiederholt darauf hingewiesen, wie stark die Beanspruchung ist, wenn ein Dampfer in Ballast fährt und die Schraube vielleicht nicht viel über die Hälfte ihres Durchmessers eingetaucht ist. Der ganze von der Schraube erzeugte Druck wirkt dann nicht mehr im Wellenmittel, sondern um ein Beträchtliches ausserhalb des letzteren und bringt also ein Bruch erzeugendes Moment hervor. Die Welle wird dadurch an der Stelle, wo sie aus dem Sternrohr austritt, am meisten beansprucht und deshalb ereignen sich auch an dieser Stelle sehr häufig Brüche.

Diese Beanspruchung auf Bruch wird aber noch bedeutend grösser, wenn das Schiff in starkem Seegang arbeitet. Sobald die Schraube aus dem Wasser schlägt, wird sich die Umdrehungszahl beträchtlich steigern und wenn sich dann das Hinterschiff wieder senkt und die Schraube für einen Augenblick nur zur Hälfte eingetaucht ist, so muss nicht nur der Effect der Maschine, sondern auch die aufgesammelte Energie nur von der unteren Hälfte der Schraube an das Wasser abgegeben werden. Denkt man sich den durchaus innerhalb der Grenzen der Möglichkeit liegenden Fall, dass die Umdrehungszahl der Maschine in dem geschilderten Augenblick das doppelte der gewöhnlichen sei, so würde die Bruchbeanspruchung der

Welle ca. 4 Mal so gross sein als in dem Falle, wenn die Schraube bei ruhigem Wetter nur zur Hälfte eingetaucht ist. Es entstehen auf diese Weise ganz enorme Bruchmomente und man muss sich bei genauerer Betrachtung der Sachlage nur wundern, dass Wellen- und Flügelbrüche nicht noch häufiger eintreten.

Wie bekannt, geschieht jedoch die Bestimmung des Wellendurchmessers in der Praxis nur mit Rücksicht auf das von der Schraubenwelle zu übertragende Moment, und der Durchmesser der Schraube, der doch den Hebelsarm für die auftretenden Bruchmomente bildet, bleibt ganz ausser Betracht.

Das Bruchmoment, das von der Schraube ausgeübt wird, kann man einestheils von der Fläche des Schraubenkreises, also von dem Quadrat des Durchmessers und andernteils von dem Hebelsarm, d. h. von dem Durchmesser abhängig, ansehen. Das Bruchmoment würde also dem Product dieser beiden Grössen, demnach der dritten Potenz des Schraubendurchmessers proportional sein. Das Widerstandsmoment der Welle gegen Bruch hängt gleichfalls von der dritten Potenz des Wellendurchmessers ab und man kommt demnach zu dem Schluss, dass der Werth:

$$\frac{d^3}{D^3}$$

wobei d den Durchmesser der Welle und D den Durchmesser der Schraube bedeutet, nicht unter einen gewissen Werth herabgehen darf, oder mit andern Worten, dass der Wellendurchmesser nicht kleiner als ein gewisser Bruchtheil des Schraubendurchmessers sein soll.

Aus der Untersuchung einer sehr grossen Zahl von Dampfern, bei denen sich die Wellendurchmesser als ausreichend erwiesen haben, und von andern Dampfern, bei denen wiederholt Wellenbrüche vorgekommen sind, hat sich ergeben, dass

$$d \geq 0,068 D \text{ bis } 0,070 D$$

sein soll. Unter das sich so ergebende Maass für den Wellendurchmesser sollte man demnach auch dann nicht herabgehen, wenn die Maschinenkraft so gering ist, dass nach den bis jetzt üblichen Formeln ein kleinerer Durchmesser zulässig wäre.

Es muss übrigens hierbei bemerkt werden, dass die oben angegebenen Coefficienten nicht unbedingt feststehende Zahlen sind, dass sich vielmehr bei der Untersuchung einer noch grösseren Anzahl von Dampfern möglicherweise noch etwas andere Werte ergeben können.

Der von den Rhedereien bei dem Bau von Dampfern gewählte Typus ist immer gewissen periodischen Schwankungen unterworfen, was wohl durch die jeweilige Geschäftslage bedingt ist. Man kann beobachten, dass in gewissen Jahren besonders darauf Bedacht genommen wurde, Schiffe von grösserer Geschwindigkeit zu bauen, worauf alsdann eine Periode folgte, in der man mehr auf gesteigerte Tragfähigkeit, bei geringerer Geschwindigkeit ausging. Bei den langsamen Schiffen liegen aber die Verhältnisse nach dem oben Gesagten so, dass bei der bisher üblichen Art und Weise der Bestimmung des Durchmessers Wellenbrüche wahrscheinlicher sind. Auf diese Weise würde sich auch das periodische Auftreten dieser Unfälle erklären lassen.

Schiffbau.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Februar 1900).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classifikation
a. deutsche Werften.						
PD.	500×58×40	11500 t Tf.	Norddeutscher Lloyd	Blohm & Voss, Hamburg	Main	G
FD.	226×32×21	1775 T.	Oldenburg-Portugiesische D.-A.-G.	Henry Koch, Lübeck	Oldenburg	,
S.	—	350 t Tf.	Paulsen & Jvers, Kiel	G. H. Thyen, Brake	Admiral Warner	,
FD.	403'8"×47'8"×32'	—	Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg	Flensburger Schiffbau-Ges.	Duisburg	,
"	176×30×17	770 T.	Nye Rederiactiebolag »Svea«, Stockh.	Howaldtswerke, Kiel	Svea	,
"	345×46×26'9"	5100 t Tf.	Russ. Dampf- u. Handels-Ges., Odessa	—	Pallada	,
b. englische Werften.						
FD.	248×35×20'6"	2000 d.w.	Eyde & Hein, Arendal (Norwegen)	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Atlas	LN
"	254×37×18	2150 d.w.	Eine finnische Firma	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Osma	L
"	410×52×38'8"	11000 Dpl.	A. C. de Freitas, Hamburg	J. Priestman & Co., Sunderland	Sevilla	LG
"	340×48'6"×25'6"	—	Brightman & Co., London	Bartram & Sons, Sunderland	Zillah	L
"	327×42×26'9"	—	G. H. Elder & Co., Newcastle o. T.	Short Brothers, Sunderland	Briardale	,
FsD.	126×22×12	—	A. & G. Vidor Fils, Boulogne	Earle's Shipbuilding Comp., Hull	Charlotte	B
"	330×47×27	—	W. Runciman & Co., Newcastle o. T.	Ropner & Sons, Stockton	Ventmoor	L
SD.	75×17'6"×10	—	P. & O. Company	Rennoldson & Son, S.-Shields	Zeila	,
FD.	—	—	Calliope S. S. Co., London	Wm. Pickersgill & Sons, Sunderland	Calliope	,
c. schottische Werften.						
2FsD	—	150 gr.T.	Irvine S. F. Comp. North Shields	Hall Russel & Co., Aberdenn	Invernia	L
FD.	—	417 gr.T.	Ferreira & Co., Para	Eine Port Glasgow-Firma	Ben Attow	,
"	—	934 gr.T.	Bristol S. N. Company	Eine Leith-Firma	Montenegro	,
"	385×48'6"×29'9"	7000 d.w.	R. W. Leyland & Co., Liverpool	Napier & Miller, Yoker	Sappho	,
PD.	463×49'2"×33'6"	6000 gr.T.	Nippon Yusen Kaisha, Tokio	Wm. Henderson & Co., Partick	Planet Venus	,
FD.	95×21'6"×10'6"	—	Monks & Co., Warrington	Scott & Sons, Bowling	Shinano Maru	,
"	—	—	Joseph Fisher & Sons, Newry	J. Fullerton & Co., Paisley	Gladys	,
"	282×40'9"×20'6"	—	Orders & Handford, Newport	Blyth Shipb. Company	Portadown	,
"	330×38×26	5500 d.w.	Eine französische Firma	Russell & Co., Port Glasgow	Rosario	,
PD.	—	—	Unbekannt	Murdoch & Murray, Port Glasgow	Sirius	B
FD.	215×33×16	1150 gr.T.	D.-Ges. »Neptun«, Bremen	Dundee Shipb. Comp.	Itubi	L
d. irische Werften.						
FD.	—	6500 gr.T.	Tyser & Co., London	Eine Belfast-Firma	Theseus	G
					Mimiro	,

Ausserdem b) 5 Dampflichter; c) 4 Dampflichter, 1 Fischdampfer.

Anmerkung. PD. bedeutet Passagierdampfer; FD. Frachtdampfer; FsD. Fischdampfer; Kr. Kriegsschiff; S. Segler; TD. Tankdampfer; FS. Feuerschiff; LY. Lootsen-Yacht; DY. Dampf-Yacht; SD. Schleppdampfer; DB. Dampf-Bagger. — G. Germanischer Lloyd; L Lloyd-Register; B Bureau Veritas; N Norske Lloyd.

Bauftrag. Die Rhederei A. C. de Freitas & Co., Hamburg, contrahierte mit den Herren Swan & Hunter, Wallsend, einen im Bau stark vorgeschrittenen Dampfer von 7000 Tons Tragfähigkeit für ihre La Plata-Linie.

Bauftrag. Die Woermann-Linie hat wieder einen neuen Dampfer bei Blohm & Voss in Hamburg contrahiert. Das in Auftrag gegebene Schiff soll ähnlich dem Typ der letzten Dampfer »Lothar Böhlen« und »Paul Woermann« gebaut werden und wird voraussichtlich im Februar nächsten Jahres zur Ablieferung gelangen.

Bauftrag. Den Howaldtswerken in Kiel wurde für Stockholmer Rechnung der Bau eines neuen Thurmdeckfrachtdampfers von 7500 Tonnen Ladefähigkeit, Lieferung Frühjahr 1901, übertragen. Das Schiff wird in gleicher Weise wie der denselben Bestellern in voriger Woche nach durchaus zufriedenstellenden Proben abgelieferte »Oscar Fredrik« von 6500 T. speziell verstärkt zum Erztransport erbaut und in jeder Hinsicht den modernsten Anforderungen entsprechend ausgerüstet werden.

Stapellauf. Auf der »Neptunwerft«, Rostock, lief am 7. März ein für die Firma H. Podesu-Wismar in Bau befindlicher Stahlfrachtdampfer, Baunummer 188, glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Elise Podesu«. Seine Dimensionen sind: $210' \times 32' \times 15' 2''$. Bei einem Tiefgang von 14' wird der Dampfer 1300 Tonnen Schwergut laden. Er erhält eine dreifache Expansionsmaschine von ca. 450 HP. und soll damit eine Geschwindigkeit von ca. 9 Knoten erreichen.

Stapellauf. Am 13. März fand auf F. W. Wencke's Werft in Bremerhaven der Stapellauf des Dreimastgaffelschooners »Richard Hagen« statt. Das für die Firma Paulsen & Ivers in Kiel aus Stahl gebaute Schiff hat bei 42 m Länge, 10 m Breite, 3,55 m Tiefe eine Grösse von 325 Reg.-T. netto. Bezüglich seiner Bauart ist zu erwähnen, dass es nach dem Typ der modernen Schoellsegler gebaut ist, einen Flachkiel und auf jeder Seite etwa 20 m lange Schlingerkiele, ein grosses Mittelschwert, offene Back und ein erhöhtes Quarterdeck besitzt.

Stapellauf. Die Grösse der auf den »Grossen Seen« beschäftigten Dampfer ist in den letzten Jahren ausserordentlich geworden. Der kürzlich in Fahrt gestellte Dampfer »John W. Gates« verfügt über folgende selbst für transoceanische Begriffe beträchtliche Grössenverhältnisse: $478' \times 62' \times 30'$. Eigenthümer ist die »American Steel and Wire Company«.

Probefahrt. Der Doppelsebr.-Schnelldampfer »Kaiserin Maria Theresia«, welcher auf der Werft des »Vulcan« in Stettin erbaut wurde, traf am 9. März auf der Weser ein. Von der Abhaltung einer besonderen Probefahrt wurde Abstand genommen und diese mit der Ueberführung des Schiffes von Swinemünde nach der Weser verbunden. Die auf der Reise nach Bremerhaven festgestellten Resultate sind in jeder Hinsicht ausserordentlich befriedigend ausgefallen. Beide Maschinen arbeiteten tadellos; bei etwa 80 Umgängen pro Minute und einer Gesamtleistung von 16000 indicirten Pferdekraften betrug die Geschwindigkeit im Durchschnitt 20 Meilen pro Stunde; von Vibration war nichts zu bemerken. Ebenso erwies sich der Dampfer bei dem lebhaften Seegang als ein vorzügliches Seeschiff. Auch dieser Dampfer ist, wie alle neuen Schiffe des Lloyd, mit Schlingerkielen versehen.

Eine Versammlung Deutscher Rheder und Schiffbauer (in Hamburg)

unter Vorsitz von Herrn Carl Laeisz hat am 13. März an den Reichskanzler folgende Eingabe gemacht.*)

»Die heute in Hamburg versammelten Vertreter der deutschen Rhedereien und Schiffswerften erheben einmüthig und mit aller Entschiedenheit Einspruch gegen die vom Reichstago beschlossenen Fleischeinfuhrverbote, welche in ihren Folgen zu unvermeidlichen Störungen unserer handelspolitischen Verhältnisse zu befreundeten, mit uns durch lebhaften Güteraustausch und rege Schifffahrt verbundenen Staaten führen und gleichzeitig die Ernährung unserer Arbeiter empfindlich vertheuern würden. Die Blüthe der deutschen Schifffahrt und nicht minder die des deutschen Schiffbaues ist abhängig von der Fortdauer unserer Verkehrsbeziehungen zum Auslande.

Wir richten daher an Euer Durchlaucht die ehrerbietigste Bitte, gegenüber den einseitigen Ansprüchen auf Schutz der Landwirtschaft, wie sie in diesem Beschlusse zu Tage treten, daran festzuhalten, dass das Gesetz keine Bestimmung enthalte, welche über den durch die hygienischen Anforderungen verlangten Schutz gegen ausländischen Fleischimport hinausgehe und dass dementsprechend keinerlei Einfuhrverbot gegen irgendwelche Fleischsorten in dem Gesetze selbst zum Ausdruck gelangt.«

Bemerkungen zu dieser Resolution, die dem Reichskanzler übersandt werden soll, wurden nicht gemacht und sodann Zustimmungskundgebungen von den nicht persönlich vertretenen Rhedereien verlesen. Solche waren eingegangen von Rhedern in Danzig, Königsberg, Rostock, Elsfleth und Swinemünde, die alle einhellig ihre Zustimmung zu dem Proteste kundgeben. Fast alle anderen Hafenplätze waren persönlich vertreten, namentlich Bremen durch eine grössere Anzahl Herren.

Alsdann ertheilte der Vorsitzende Herr Commerzienrath Stahl, Director des »Vulcan«, Stettin, das Wort. Dieser führte namens der Schiffswerften aus, es sei ein eigenthümliches Verhängniss, dass gleichzeitig mit dem Fleischbeschaugesetz eine Resolution der Budget-Commission gefasst sei, die den Schiffbau schwer schädigen müsste. Seitdem die Werften unter schweren Opfern sich mehr und mehr den Anforderungen der Rhedereien angepasst hätten und den englischen Leistungen mindestens gleichwerthig arbeiteten, sei ein enges Band zwischen Werften und Rhedereien entstanden. Die Folge einer Störung dieser Entwicklung würde eine Verschiebung aller Verhältnisse sein, zunächst eine Vertheuerung der Materialien, die den deutschen Schiffbau concurrenzunfähig gegenüber dem englischen machen müsse. Das würde den letzteren in die Lage bringen, wiederum die Lieferungen für die deutschen Rhedereien zu erhalten. Darum sei ein gemeinsames Vorgehen nöthig und es werde deshalb der Versammlung folgende Resolution vom Verein der Schiffswerften zur Annahme vorgeschlagen:

»Die in der Börse zu Hamburg aus ganz Deutschland heute zahlreich versammelten Vertreter deutscher Schiffswerften und Rhedereien erkennen in der im Reichstago eingebrachten Resolution der Budget-Commission, betr. die Aufhebung der Zollfreiheit für die Schiffbaumaterialien, die grösste Gefahr für den deutschen Schiffbau, weil dessen ganze Existenz davon abhängig ist, dass demselben die zum Schiffbau nothwendigen Materialien gleich günstig zur Verfügung stehen, wie der älteren und mächtigeren englischen Schiffsbauindustrie.

*) Siehe Näheres Seite 121.

Eine Maassnahme, wie solche durch die Resolution angestrebt wird, würde die erst seit wenigen Jahren errungenen Erfolge des deutschen Schiffbaues wieder gänzlich unterbinden und dadurch würde der englischen Concurrenz die frühere Uebermacht für die Lieferung deutscher Schiffe wieder zugeführt werden.

Die deutschen Rheder und Schiffbauer würden dies als ein grosses nationales Unglück ansehen, weil dadurch der deutschen Kriegsmarine wie der deutschen Handelsflotte der natürliche und beste Stützpunkt für den Bau ihrer Schiffe verloren gieng.

Einstimmige Annahme.

Vermischtes.

Die Handelskammer zu Altona wird dem Ober-Präsidenten von Schleswig-Holstein auf verschiedene Anfragen über **Schiffahrtsangelegenheiten** Folgendes berichten:

- 1) dass die anderweit stattgehabte Prüfung nichts ergeben habe, was auf die ungenügende Bemannung der deutschen Schiffe schliessen lasse, eine Erweiterung der Prüfungsvorschriften nicht erforderlich sei und dass auch ein allgemein gültiger Maassstab für die erforderliche Besetzung der einzelnen Schiffe mit Decks- und Maschinenmannschaften nicht aufzufinden und zur Prüfung dieser Frage die See-Berufsgenossenschaft die zuständige Stelle sei;
- 2) dass die ziffermässige Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit bei Nebel nicht zu befürworten sei;
- 3) dass die Festlegung bestimmter Dampferlinien für den Verkehr zwischen dem Canal und den nordamerikanischen Häfen einstweilen auf dem Wege freier Vereinbarung für wünschenswerth gehalten werde.

Das Cadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd und die Bremische Bürgerschaft. Anstellung eines fernerer Lehrers für die Seefahrtsschule bezw. für das Cadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd. — Herr Rhein: So sehr wir sonst für Bewilligungen für Schulen sind, so müssen wir uns diesmal dagegen erklären. Das Schulschiff ist ein Privatunternehmen des Lloyd, die Anstellung dieses Lehrers liegt allein im Interesse der Rheder, um die Leutenoth zu beseitigen. Durch Erhöhung der Heuern und Beseitigung der Ausnahme-gesetzgebung für Seelente könnte dieser wirksamer begegnet werden. — Herr Director Nolze: Die Vorlage hat mit der Heuer garnichts zu thun. Der Lloyd hat dieses Unternehmen von einem hohen Gesichtspunkt aus mit grossen finanziellen Opfern ins Werk gesetzt, wofür ihm die ganze deutsche Rhederei dankbar ist. Es ist nothwendig, dass die jungen Leute an Bord des Schiffes von einem Lehrer unterrichtet werden, der in stetem Connex mit der Seefahrtsschule steht. Die jungen Leute haben davon Vortheile, auch in ihrer Carriere, und die Seefahrtsschule wird davon Nutzen haben, da wohl alle diese jungen Leute vorher und nachher diese Schule besuchen werden. — Herr Lankau: Ich sympathisire auch für das Unternehmen. Wenn aber der Lloyd zu den anderen Kusten auch diese minimalen Kosten auf sich nehmen wollte, so könnte er stolz auf sein Werk sein. Zu bedauern ist, dass es in letzter Zeit nicht mehr genügt, an die Spitze solcher Unternehmungen gut klingende bürgerliche Namen unserer Stadt zu setzen, sondern dass man sich bemüht, dafür adlige oder gar fürstliche Persönlichkeiten heranzuziehen. — Herr Senator Dr. Barkhausen: Auf die letzte Bemerkung einzugehen, erlassen Sie mir wohl. Im Uebrigen hat Herr Lankau den Nachdruck auf die pecuniäre Seite der Frage gelegt. Der Lloyd aber wünscht die Anstellung eines Lehrers der Seefahrtsschule nicht aus pecuniären Gründen,

sondern es handelt sich darum, dass der Unterricht von vornherein in engem Zusammenhang mit der Seefahrtsschule steht, dass er nach den Anweisungen des Directors der Seefahrtsschule ertheilt wird, dass der Lehrer ab und zu auch wieder in den Verband der Schule eintritt, und dass für ihn dann andere Lehrer der Seefahrtsschule an Bord des Schiffes gehen und dort Anregung empfangen. Das Alles ist unmöglich, wenn der Lloyd auch diesen Lehrer anstellt. — Herr Dr. Nebelthau. Es ist im Interesse der deutschen und vor allem der bremischen gesammten Schifffahrt, der ganzen Bevölkerung und vor allem auch der Seeleute, dass die Schiffe unter Führung möglichst gut vorbereiteter Officiere stehen. — Die Bürgerschaft genehmigte die Anstellung mit grosser Majorität.

Prüfungswesen. Montag, den 2. April d. J. beginnt in der Staats-Navigationsschule zu Geestemünde ein neuer Cursus für die Ausbildung von Steuerleuten. Meldungen dazu nimmt bis zum Beginn der Eintrittsprüfung 8 Uhr Morgens der Navigationsschul-Director Herr Jungelaus in Geestemünde entgegen.

Rhedereidividenden für 1899. Die Nord-Ostsee-Rhederei. Hamburg, 10%; die D. A.-Ges. »Albis«, Hamburg, 15%; die Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij. 7%; die Holland-America Line 6%; Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen, 11%; Visurgius A.-G. 8%; Seeschiffahrtsgesellschaft »Adria«, Budapest, 14%; Deutsche D.-G. »Hansa«, Bremen, 14%; Schleppschiffahrtsgesellschaft »Unterweser«, Bremen, 6%; Neue Dampfer-Compagnie, Kiel, 6%; Flensburger Dampfer-Ges. 10%; Neue Dampfer-Compagnie, Stettin, 5%; D.-Ges. »Alster«, Hamburg, 8%; Deutsche Ostafrika-Linie 6%; D.-G. »Neptun«, Bremen, 9%; Hamburg-Amerika Linie 8%.

Dividenden der Rhederfirma H. Pödeus, Wiemar, 1899. D. »Georg Mahn«, 22%; »Anna Pödeus«, 15%; »Herzog Johann Albrecht«, 14 1/2%; »Franziska Pödeus«, 14%; »Wilhelm Behrens«, 12 1/2%; »Paul Pödeus«, 7 1/4%. Durchschnitt 14 1/2%.

Schiffwerftdividenden für 1899. »Howaldtswerke«, Kiel, 8%; »Neptunwerft«, Rostock, 8%.

Ottomanische Handelsflotte. Die ottomanische Handelsflotte zählt zur Zeit 2382 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 197 038 R.-T. Davon sind 177 Dampfer mit 58 983 R.-T. und 2205 Segler mit 141 055 R.-T. In Constantinopel sind beheimathet 150 Dampfer mit 51 166 R.-T. und 684 Segler mit 81 365 R.-T. (K. H. B.)

Auswanderung aus Grossbritannien im Jahre 1899. Nach der amtlichen Statistik sind im Jahre 1899 241 105 Personen gegen 205 171 im Jahre 1898 aus Grossbritannien ausgewandert. Die Auswanderung richtete sich hauptsächlich nach folgenden Ländern:

Bestimmungsländer	Auswanderer		
	Engländer	Fremde	ohne bestimmte Nationalität
Vereinigte Staaten von Amerika	92 530	65 824	847
Englisches Nordamerika . . .	16 451	17 158	118
Australien	11 478	805	6
Cap der guten Hoffnung und Natal	14 560	4 392	—
Andero Länder	11 768	1 840	3 338
Zusammen 1899 . . .	146 777	90 019	4 309
» 1898 . . .	140 644	60 019	3 976

Die Zahl der ausgewanderten Irländer stieg von 34 395 Personen im Jahre 1898 auf 42 922 Personen im Jahre 1899.

Betheiligung der einzelnen Länder an dem Schiffsverkehr im Hafen von Neapel im Jahre 1899.

Flagge	1899		1898	
	Anzahl der Schiffe	Reg.-Tons	Anzahl der Schiffe	Reg.-Tons
Grossbritannien	800	1 396 284	881	1 480 770
Deutschland	480	1 143 393	495	1 200 120
Oesterreich-Ungarn . . .	361	265 760	386	324 592
Frankreich	302	277 852	312	311 532
Schweden-Norwegen . . .	70	57 918	96	66 026
Belgien	44	55 228	36	53 844
Niederlande	64	44 810	66	51 438
Griechenland	50	47 366	52	47 626
Dänemark	30	32 194	26	22 202
Spanien	14	15 832	3	2 310
Türkei	2	2 276	2	734
zusammen	2217	3 338 922	2355	3 561 194

Der Schiffsverkehr unter ausländischer Flagge zeigt also gegen das Vorjahr einen Rückgang von 138 Schiffen und von 222 272 Reg.-Tons. Die deutsche Flagge hat sich im Hafen von Neapel der britischen immer mehr genähert und sie wenigstens in Bezug auf die Registertonszahl im Jahre 1899 nahezu erreicht. Im Passagierverkehr hat die deutsche Flagge die britische sogar überflügelt; nach der italienischen Statistik wurden unter englischer Flagge im Jahre 1898 im Hafen von Neapel 31 303 Passagiere gelandet und aufgenommen, unter deutscher Flagge dagegen 40 550 Passagiere. Der Güterverkehr unter englischer Flagge (geladen und gelöscht) umfasste aber 317 420 t gegen nur 58 780 t unter deutscher Flagge. Der Verkehr unter italienischer Flagge in dem Hafen von Neapel ist noch nicht sicher festgestellt.

Kleine Mittheilungen.

Die am 6. Mai abgehaltene General-Versammlung der **Asiatischen Küstenfahrt-Gesellschaft** in Hamburg genehmigte nach längerer Debatte den Antrag auf **Liquidation** des Unternehmens. Den Actionären wird freigestellt werden, für ihren Besitz an Action eine befriedigende baare Abfindung zu nehmen oder sich an dem aus der Gesellschaft hervorgehenden Privatredereigengeschäft zu betheiligen. Ueber die Höhe der letztjährigen Dividende lässt sich noch nichts sagen.

Die bekannte englische Schiffbau-Firma **Laird Brothers**, Birkenhead, wird in eine Gesellschaft m. b. H. umgewandelt werden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 12. März. Als Mitglied wird Herr Müttrich, I. Officier D. »Adria«, aufgenommen. Unter den eingegangenen Sachen erwähnt der Vorsitzende besonders den von der Seewarte herausgegebenen Entwurf eines **Hafen-Handbuches**. Sodann hält Herr E. Schlick einen Vortrag über »Crawford's automatische wasserdichte Schottthür«, welche im Falle einer Catastrophe keiner Auslösung durch die Mannschaft bedarf. (Wir werden in nächster Nummer eingehend auf dieses Thema zurückkommen. D. R.) Der Vortrag, sowie die mit einem Modell zur Erklärung unternommenen Vorführungen finden ungetheilten Beifall. Der Vorsitzende dankt Herrn Schlick und spricht die Hoffnung aus, es möge sich recht bald Gelegenheit bieten, diese Schottthüren auf deutschen Dampfern — auf verschiedenen englischen sind sie bereits in Brauch, auch haben sich namhafte englische Werften die Erfindung zu Nutzen gemacht — erfolgreich einzuführen. Die Herstellungskosten für eine Schottthür betragen etwa 1000—1100 Mk. —

Hierauf tritt die Versammlung in die Berathung über den »Art. 16 des Strassenrechts auf See«, in Folge eines Referats, das ein Mitglied zu diesem Gegenstand erstattet. Dasselbe rath ab, zum Artikel irgendwelche Abänderungen vorzuschlagen, da Solches zwecklos ist, weil das Strassenrecht erst seit dem 1. Juli 1897 in Kraft sei. Angesichts des Umstandes, dass englische Schiffsführer und Steuerleute, wenn ihre Handlungsweise gegen die Vorschriften des Art. 16 verstösst, mit einer Patententziehung auf Zeit bestraft werden, während man ihren deutschen Collegen das Patent auf Lebenszeit entzieht, regt der Berichterstatter an, zu diesem Punkte Stellung zu nehmen. Die Mehrzahl der Mitglieder spricht sich dagegen aus, weil sich der Nautische Verein früher gegen eine Patententziehung auf Zeit geäußert habe. Andererseits giebt der im Abs. 2 des Art. 16 gebrauchte Ausdruck »Lage eines Schiffes« (dessen Nebensignal gehört wird), zu längerem Meinungs-austausch Gelegenheit. Wegen vorgeschrittener Zeit wird beschlossen, die Berathung über diesen Gegenstand in der nächsten Sitzung fortzusetzen. Ebenfalls wird dem Verein in nächster Sitzung ein Rettungsapparat vorgeführt werden. Nächste Sitzung am 19. März.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 14. März. Als Mitglied wird Herr Capitän Carlsen, D. »Roma«, aufgenommen. Nach Erledigung nebensächlicher Eingänge, theilt Herr Capt. Hellwege mit, dass er zu einer Geldstrafe verurtheilt sei, weil er in Coquimbo, wo sich kein amtlicher Reichsvertreter aufhält, unterlassen habe, dem Consul, zu dessen District Coquimbo gehört, die gesetzlich vorgeschriebene Meldung von der Ankunft und dem Abgang des Schiffes zu machen. Nach Ankunft in Coquimbo hat Capt. Hellwege dem dortigen Hafenmeister auf dessen Verlangen seine Papiere, Certificat und Musterrolle eingehändigt. Wenn er sich durch diese Formalität beruhigt glaubte, so geschah es, weil der Hafenmeister ihm mittheilte, die Führer aller deutschen Schiffe verfahren in gleicher Weise. Obwohl der Vorfall von den Mitgliedern sehr bedauert wird, denken sie doch objectiv genug, um einzugestehen, dass Capitän Hellwege insofern Schuld habe, als er versäumte, sich darnach zu erkundigen, welchem Consulardistrict Coquimbo untersteht. Unkenntniss des Gesetzes schützt vor Strafe nicht. Gestützt auf die Erfahrungen, welche dieser Fall lehrt, ermahnt der Vorsitzende die activen Capitäne, sich in Zukunft vor Antritt der Reise mit den nöthigen Informationen zu versehen, damit eine Wiederholung des Falles Hellwege ausgeschlossen bleibe. Sodann beschäftigt sich die Versammlung mit dem von der Seewarte eingesandten Entwurf eines **Hafenhandbuches** und demjenigen eines **Handbuches für die südamerikanische Küste**. Beide Vorlagen werden sehr sympathisch begrüßt. Nächste Sitzung am 21. März. Nächste Tagesordnung: Wichtige Mittheilungen des Vorstandes.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 8. März wiederum äusserst zahlreich besuchten Versammlung, welche unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben vom Auswärtigen Amte, Colonial-Abtheilung, Berlin, solche von Mitgliedern aus Capstadt, Cuxhaven, Waren und hier und ein Schreiben von der Kaiserl. Ober-Postdirection. Verlesen und besprochen wurde hierauf ein Artikel aus der »Neuen Hamburger Zeitung« betr. Petition des Seemannsverbandes an den Hohen Reichstag über die Unfallversicherung der Seeloute. Verhandelt wurde sodann über einige dem Verein übergebene gleichlautende Schreiben, welche abseiten der Direction der Hamburg-Amerika-Linie an ihre Officiere gerichtet waren. In diesen Schreiben wurde behauptet, dass auf dem diesjährigen Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins unqualificirbare Angriffe

schwerster Art abseiten eines Delegirten des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg gegen die Hamburg-Amerika-Linie gerichtet worden seien, durch welche unter Verschweigung von Vergünstigungen, deren sich die Officiere dieser Linie zu erfreuen hätten, die materielle Lage derselben als eine überaus ungünstige hingestellt worden sei. Die Direction sehe sich zu energischer Abwehr genöthigt und erkläre daher schon jetzt, dass sie im Falle der Wiederholung solcher Vorkommnisse ihre Capitäne und Officiere vor die Wahl stellen müsse, entweder ihre Zugehörigkeit zum Vereine aufzugeben oder aber aus den Diensten der Hamburg-Amerika-Linie auszuschneiden. Die anwesenden Mitglieder stellten sich mit nur einer Ausnahme auf den Standpunkt der vorigen Versammlung, indem nochmals festgestellt wurde, dass die auf dem Vereinstage vorgebrachten Behauptungen durchaus den Thatsachen entsprächen. Festgestellt wurde weiter, dass irgend welche besondere Vergünstigungen für die Officiere der Hamburg-Amerika-Linie im Vergleich zu anderen grösseren Hamburger Rhedereien nicht existirten, vielmehr erwüchsen gerade den Angestellten dieser Gesellschaft, durch die in ihrem Dienst bedingte Lebenshaltung, durch grosse Ausgaben für

Uniform und Wäsche, besondere Aufwendungen. Auch sonst würden dieselben z. B. durch Dienst im Hamburger Hafen besonders beansprucht. Der Verein müsse sich unter allen Umständen das Recht wahren, begründete Klagen seiner Mitglieder und ungünstige Verhältnisse, unter denen diese zu leiden hätten, an die Oeffentlichkeit zu bringen. Der Verein könne nicht Rücksicht darauf nehmen, ob solches der einen oder anderen Linie unangenehm sei oder nicht. Ein Vorschlag, sich schriftlich an die Direction der Hamburg-Amerika-Linie zu wenden, wurde dem Verwaltungsrath zur Prüfung überwiesen und soll das Resultat derselben einer zum nächsten Donnerstag einzuberufenden ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung zu endgültiger Beschlussfassung unterbreitet werden. Ein weiterer Punkt der Tagesordnung betr. Anstellung von Navigationslehrern, musste der vorgeschrittenen Zeit halber vertagt werden. Berichtet wurde hierauf noch über den überaus günstigen Verlauf der letzten gemüthlichen Zusammenkunft, sowie eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe des Vereins vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekkräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden: —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«,
»Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«,
»Montagu«, »Espiegle«, »Successe«, »Siren«,
»Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«,
»Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«,
»Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«,
»Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Joh. C. Tecklenborg A.-G.

Schiffswerft und Maschinenfabrik,

Bremerhaven — Geestemünde.

Neubau und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen jeder Art und Grösse, Bau von Kesseln jeglicher Grösse.

Ausführung von Eisenconstructions.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit.
Trockendock und Patent-Slip.

**Das beste
Dichtungsmittel ist
„Mangesitkitt.“**

== Beste Referenzen! ==

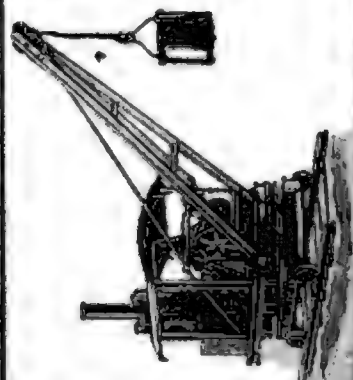
Lieferanten der Kaiserl. Marine und der Staatsbahnen.

Vertreter in Hamburg:

Willbrandt & Co., Kajen 24.

Mangesit-Fabrik Hildburghausen.

Verbesserte patentirte
Priestman-Greifbagger
und fehrbare und feststehende
Dampfkräne,
Dampfwinden und Dampfzabel
bauen als Specialität und halten auf Lager
Menck & Hambrock
Altona-Hamburg.



HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 12.

Hamburg, den 24. März.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte. (Fortsetzung.) — Patententziehung auf Zeit. — Automatische wasserdichte Schottthüren. — Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsberichte.

Auf dem Ausguck.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft oder wie es in Seemannskreisen geläufiger klingt, die **Hamburg-Amerika-Linie**, hat ihren **Bericht** über das **Geschäftsjahr 1899** herausgegeben. Dieser Veröffentlichung, welche eine gedrängte Uebersicht der Gesamththätigkeit während eines Jahres gewährt, wird mit Recht grösste Aufmerksamkeit entgegengebracht. Gestattet sie doch auch dem Weiterstehenden sich ein Urtheil darüber zu bilden, welche Bedeutung ein solches Riesenunternehmen für die nationale Volkswirtschaft hat; ganz zu schweigen von dem idealen Werth, den allerdings nur wahre Patrioten zu schätzen verstehen werden. Zu dieser Classe von Reichsangehörigen sind natürlich nur Solche zu rechnen, die das persönliche Interesse gegenüber demjenigen, welches Deutschland an seiner Handelsmarine und als deren Verkörperung, an seinen grössten Rhedereien hat, in den Hintergrund treten lassen. Die letzten Vorgänge am innerpolitischen Horizont haben aber leider gelehrt, dass die Vertreter einer Erwerbsklasse, Deutsche, denen der Mund sonst immer von patriotischen Reden überfließt, Gesetzesvorschläge machen, die auf Kosten des deutschen Prestige zu Gunsten des Auslandes, nur den Vorzug haben, die Taschen der Antragsteller zu füllen. Man müsste diesen Interessenpolitikern den Jahresbericht der »Packetfahrt« zum Studium übergeben. Vielleicht würden sie dann erkennen — falls sie überhaupt zu überzeugen sind — welchen Verlust an Nationalvermögen es bedeutete,

wenn durch Verwirklichung ihrer Vorschläge eine Rhederei, wie die Hamburg-Amerika-Linie, lebensgefährlich geschädigt würde. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht das Folgende:

Die Abrechnung erweist einen Betriebsgewinn von	ℳ 18 380 038.66
Nach Abzug der Zinsen auf die Prioritäts-Anleihe	525 000.—
bleiben	ℳ 17 855 038.66
Hiervon sind verwendet zu Abschreibungen vom Werthe der Schiffe, zur Dotirung des Reserve-Assecuranz- und des Erneuerungs-Conto (§ 24 der Statuten)	12 449 283.26
Von dem sich ergebenden Restbetrage von	ℳ 5 405 755.40
verbleibt nach Abzug der statutenmässigen Tantieme ein zu vertheilender Saldo von	ℳ 5 200 000.—

was auf das Actien-Capital eine Dividende von 8 % oder 80 ℳ pro Actie ergibt.

Das Durchschnittsalter unserer Schiffe beträgt, nach dem Tonnengehalt berechnet, gegenwärtig 5 Jahre.

Es befinden sich gegenwärtig 25 Dampfer mit einem Brutto-Raumgehalt von 179 485 Registertons für uns im Bau. Von diesen sind 9 zur Beförderung von Cajütspassagieren eingerichtet, während die übrigen theils lediglich Frachtdampfer sind, theils der Beförderung von Zwischendecks-Passagieren und Frachtgütern dienen sollen. Als ein neuer Typ unter den Neubauten erscheint derjenige, dem auch die uns bereits gelieferte »Nubia« angehört. Es handelt sich hierbei um Frachtschiffe, die eine grosse Tragfähigkeit bei verhältnissmässig geringem Tiefgange besitzen und ausserdem in Bezug auf die Anbringung von Seiten-Wasserballast-Tanks eine Neuerung aufweisen. Wir haben einige dieser Schiffe in Auftrag gegeben.

Der gesammte Raumgehalt unserer Schiffe beträgt nunmehr 541 083 Registertons gegen 405 680 Registertons im Vorjahre. Hiervon entfallen 515 628 Tons auf unsere Océandampfer, von denen der kleinste 1818 Tons misst. An

Dampfern von mehr als 1800 Tons besitzen nach den neuesten Feststellungen Schweden und Norwegen 358 695 Tons, Italien 373 579 Tons, Spanien 371 842 Tons, Oesterreich 292 245 Tons, Japan 320 185 Tons, Holland 255 208 Tons, Russland 183 344 Tons und Belgien 141 977 Tons. Unsere Ozeandampferflotte ist somit nicht nur grösser als die hier in Betracht gezogene Handelsflotte jedes einzelnen der vorgenannten Staaten, sondern übersteigt auch beispielsweise diejenige von Oesterreich und Russland zusammengerechnet um rund 40 000 Tons.

Entsprechend dem Anwachsen unserer Ocean-Dampferflotte haben wir auch im verflossenen Jahre auf eine Vermehrung unserer Flussdampfer und Leichter Bedacht nehmen müssen. Da der für den Dienst auf der Unterelbe bestimmte Salon-dampfer »Blankenese« allein nicht mehr im Stande ist, den Anforderungen des Betriebes zu genügen, so haben wir in England einen Raddampfer von fast gleichen Dimensionen angekauft und unter dem Namen »Willkommen« neben der »Blankenese« in Dienst gestellt. Im übrigen haben wir unser Augenmerk namentlich auch auf die Beschaffung einer grösseren Anzahl von Seeleichtern gerichtet, deren vielseitige und nutzbringende Verwendbarkeit neuerdings immer mehr anerkannt wird und die auch für uns als geradezu unentbehrlich anzusehen sind, nachdem wir beschlossen haben, demnächst den Hafen von Emden in unsern Dienst einzubeziehen.

Die Kohlenpreise haben in letzter Zeit infolge der dem Bedarf bei weitem nicht genügenden Förderung der Kohlenburgwerke in Deutschland und England eine Höhe erreicht, die nachgerade zur Calamität zu werden droht. Mit um so grösserem Interesse haben wir die neuerdings angestellten erfolgreichen Versuche mit der so augenscheinliche Vorthöile in Bezug auf Ersparung von Raum und Personal bietenden Verwendung flüssiger Feuerung (Borneo-Oel) verfolgt. Nachdem wir uns durch einen Vertrag die Versorgung mit flüssiger Feuerung auf den Stationen am Suez-Canal und in Ostasien für eine Reihe von Jahren zu angemessenen Preisen gesichert haben, werden wir nunmehr nach und nach einige Dampfer unserer ostasiatischen Linie mit den erforderlichen Einrichtungen für die Verwendung dieser Art von Feuerung versehen.

An Beiträgen zur Krapken-, Unfall-, Invaliditäts- und Alters-Versicherung zahlte unsere Gesellschaft im Jahre 1899 im ganzen 206 513.76 M.

In unserem Betriebe wurden im verflossenen Jahre insgesamt 395 Rundreisen ausgeführt, auf welchen 101 975 Passagiere aller Classen und 3 033 887 cbm Güter befördert wurden.

Wir können nicht umhin, zu der an anderer Stelle veröffentlichten **Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts** einige Bemerkungen zu machen. Nicht etwa in Form einer Kritik über die dort gewählte Art der Begründung des Urtheilsspruches, sondern um die Berechtigung eines alten Wunsches auf Grund der Ausführungen der hohen richterlichen Behörde nachzuweisen.

Vor ungefähr zwei Jahren trat eine aus Mitgliedern des Hamburger Nautischen- des Seeschiffer-Vereins und der Elbelootsen-Bruderschaften bestehende Commission zusammen, die nach längeren eingehenden Berathungen einer Localverordnung für die Elbe das Wort redete. In der Begründung dieses Beschlusses wurde u. A. auf die grosse Gefahr hingewiesen, welche in Anbetracht des stetig wachsenden Verkehrs auf der Elbe die grossen Seeschiffe insofern laufen, als sie jedem kreuzenden

Ewer — die rudelweise die Fahrstrasse benutzen — ausweichen müssten. Bei Nachtzeit seien solche Manöver besonders an engen Stellen des Fahrwassers nicht ohne Gefahr und nur bei grösster Aufmerksamkeit durchführbar. Zur Hebung dieses auch im Plenum der betreffenden Vereine anerkannten Uebelstandes, schlug die Commission die Abgabe eines Signals vor, das von grossen Seeschiffen veranlasst, kreuzende Fahrzeuge mit einem Tiefgang bis zu 3 m anweisen soll, sich aus der tiefen Fahrrinne zu entfernen.

Zwei der oben genannten Corporationen, der Nautische Verein und der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg, befürworteten nach Genehmigung der Commissionsbeschlüsse deren Annahme bei der zuständigen Behörde, nämlich der Deputation für Handel und Schiffahrt. Dieses geschah, wenigstens vom Seeschifferverein aus, Anfang Juli 1898. Mitte Februar 1899 kam die bis dahin vergeblich erwartete Antwort. Es wurde mitgetheilt, dass die über Berechtigung des Gesuchs eingeleiteten Untersuchungen im Sinne des Antrages negativ ausgefallen seien. Das Schreiben enthielt zum Schluss folgende bemerkenswerthe Worte: »Sollte sich herausstellen, dass der Erlass einer Localverordnung nothwendig wird, welcher dann nur mit Preussen gemeinsam geschehen könne, so werde man die Interessen der kleinen Schiffahrt ebenso berücksichtigen, als diejenigen der grossen.«

Diese Ausführungen erregten damals grosses Befremden. Man glaubte aus der gewählten Ausdrucksweise herauszulesen, die Behörde zolle der gegebenen Anregung keine Anerkennung, die man allgemein beim Absenden der Eingabe vorausgesetzt hatte. Die Mitglieder mussten also annehmen, dass ihr Hinweis auf die Schwierigkeit der Navigation auf der Elbe unter Berücksichtigung der vorhin erwähnten Zufälle als zutreffend nicht anerkannt sei. Bei dieser Annahme wäre es auch heute noch geblieben, hätte das Hanseatische Oberlandesgericht nicht kürzlich Gelegenheit gehabt, sich mit der **Collision des D. „Byzanz“** und einem Ewer „Gloria“ zu beschäftigen. Diese Verhandlung hat nun in der breiten Oeffentlichkeit dargethan, dass die Navigation auf der Elbe infolge der unzähligen kleinen Fahrzeuge, die trotz ihres geringen Tiefganges doch die grosse Fahrrinne aufsuchen, thatsächlich ausserordentlich schwierig ist. Wir empfehlen den Lesern die Verhandlung zum eingehenden Studium. Damit eine Stelle — die ebensogut in der mehrfach erwähnten Eingabe der Vereine an die Deputation für Handel und Schiffahrt als Begründung des damaligen Beschlusses hätte stehen können -- nicht übersehen wird, soll sie hier wiederholt werden in der Hoffnung, auch auf solche Personen überzeugend zu wirken, die bisher entgegengesetzter Anschauung waren.

Es ist für einen Dampfschiffsführer auf der Elbe und zumal zur Nachtzeit eine der verantwortungsvollsten und schwierigsten Aufgaben, von den kleinen im Fahrwasser kreuzenden Segelfahrzeugen, vollends wenn solche in grösserer Zahl nahe bei einander sind, klar zu gehen.

Folgende tabellarische Aufstellung des Verkehrs in französischen Häfen während der beiden letzten Jahre ist zur Hand:

Vom 1. Juli bis 1. Januar	An- und abgegangene Schiffe			
	1898		1899	
	Schiffe	Raumgehalt	Schiffe	Raumgehalt
Dunkirchen	2 737	1 772 220	2 509	1 647 443
Calais	3 902	1 229 676	3 573	1 300 664
Boulogne	3 939	1 664 373	3 920	2 243 240
Rouen	1 745	1 046 853	1 963	1 161 744
Dieppe	2 988	690 361	2 943	731 830
Havre	3 879	3 856 504	3 756	3 738 094
Honfleur	416	142 303	426	164 640
Caen	946	286 201	930	291 865
Cherbourg	1 305	848 444	1 574	1 909 344
Saint-Malo	1 269	311 556	1 238	318 714
Nantes	729	290 612	727	338 187
Saint-Nazaire	961	787 299	906	767 177
La Rochelle	622	692 716	612	704 262
Bordeaux	2 515	1 790 038	2 602	1 816 182
Bayonna	643	308 277	735	341 881
Cette	1 917	1 008 992	2 009	1 041 629
Marseille	7 817	8 172 586	8 199	8 700 183
Nizza	347	132 605	379	141 700
Andere Häfen	8 622	1 744 857	8 511	1 767 865

Im Ganzen betrachtet, d. h. ohne darauf bezügliche Daten anderer hervorragender maritimer Nationen vergleichsweise hinzuzuziehen, ist das Resultat für Frankreich nicht ungünstig. In 16 Häfen hat der Verkehr zu- und in dreien nur abgenommen. Allerdings gehören zu Letzteren Havre, die zweite Seestadt der Republik und die erste des Nordens. Wahrscheinlich ist die Verkehrsabnahme von Havre zu gewissen Theil denselben Ursachen wie die Verkehrszunahme von Cherbourg zuzuschreiben. In früheren Jahren liefen die grossen deutschen Passagierdampfer auf der Reise nach New-York ständig Havre an, um besonders italienische Passagiere an Bord zu nehmen, heute berühren die Schnelldampfer der Packetfahrt und des Lloyd Cherbourg. Für die letztere Annahme spricht die Durchschnittsgrösse der in Cherbourg in 1899 an- bzw. abgegangenen Schiffe; nämlich 1213 T. Giebt die Verkehrsentwicklung anderer Städte zu besonderen Bemerkungen keinen Anlass, so mag doch auf den bedeutenden Aufschwung der französischen Handelsmetropole, Marseille, aufmerksam gemacht werden. Eine Zunahme von mehr als einer halben Million Tons in einem Jahre.

Das Chronometer auf der Deutschen Handelsflotte.

Von E. Knipping.

(Fortsetzung.)

Erklärung der abweichenden Ansichten der Vertreter der Wissenschaft und der Capitäne.

Diese geben zu, dass die Seeuhr ein sehr einfaches und bequemes nautisches Hilfsmittel ist, das mit Vorsicht benutzt die höchste Beachtung und Werthschätzung verdient. Aber sie ist während des wichtigsten Theiles der Reise weder das einzige Mittel zur Längenbestimmung, noch kann sie dann jederzeit zur Anwendung kommen. Aus verschiedenen Gründen legen sie ferner auf die scharfe Kenntniss der G. Z. kein besonderes Gewicht, sie begnügen sich mit einem Näherungswerth, der bei Dampfern und den meisten Reisen etwa so angegeben werden kann, dass der Fehler in der G. Z. durchschnittlich nicht grösser als der Fehler im Stundenwinkel ist, verursacht durch den Fehler bei der Höhenmessung über der Kimm. Dies gilt für eine Uhr; bei zweien ist der genannte Fehler durchschnittlich kleiner.

Von der anderen Seite wird mit dem Hinweis auf die Sicherheit des Schiffes die höchste Schärfe in der G. Z. verlangt, die überhaupt erreichbar ist. Eine Einigung ist sehr wohl möglich auf der Grundlage: Möglichste Sicherheit in der Greenwicher Zeit bei Anwendung der einfachsten Mittel.

Zu diesem Schluss berechtigt die

Aenderung in den Ansichten der Capitäne.

Das in jeder Beziehung wichtigste Ergebniss der Statistik ist ohne Frage die stetige Zunahme in der Zahl der Schiffe, die mit zwei statt mit einer Uhr ausgerüstet werden. Die Zahlen sind für Classe II in 1877 3,2 %, in 1898 21,8 %.

Den Seeleuten wird oft vorgeworfen, dass sie zu sehr am Alten hängen, Neuerungen gegenüber sich zu sehr ablehnend verhalten. Diese Neigung sollte man nicht zu scharf verurtheilen. Sie entspringt der Vorsicht und dem Gefühle der grossen Verantwortlichkeit. Cook wollte auf seiner ersten grossen Entdeckungsreise von Seeuhren nichts wissen und nahm keine mit. Auch am Lande dauert es lange, ehe sich eine Verbesserung innerhalb eines grossen Kreises eingebürgert hat, um so weniger darf man sich darüber an Bord wundern, wo meist so viel mehr auf dem Spiele steht. Man sollte offen anerkennen, dass mit Bezug auf die Ausrüstung mit Seeuhren schon Fortschritte gemacht sind und alles daran setzen, die weitere Entwicklung in derselben Richtung möglichst zu beschleunigen. Man baut dann auf vorhandenen Grundlagen.

Mittlerer Gang oder Wärmegang. Mit der Einführung der zweiten Seeuhr ist gleichzeitig eine andere hierher gehörige Frage erledigt. Wenn man nur eine Uhr an Bord hat und mit ihren Leistungen unter der Voraussetzung eines mittleren Ganges nicht zufrieden ist, kann man zwei Wege einschlagen, um die Sicherheit in der G. Z. zu erhöhen. Man kann erstens statt eines mittleren Ganges den Wärmegang berücksichtigen. Dazu bedarf es einer längeren Untersuchung der Uhr an Land bei verschiedenen Wärmegraden, der täglichen Wärme-

messung in der unmittelbaren Umgebung der Uhr an Bord und vermehrter Rechnung. Bei langen Reisen bietet dies Verfahren merkliche Vortheile. Zweitens kann man denselben Zweck dadurch erreichen, dass man eine zweite Uhr mitführt. Man entgeht so der vermehrten Rechnung, hat ebenfalls mehr Sicherheit in der G. Z., eine Aushilfe, falls eine Uhr ganz versagen sollte oder zeitweilig, z. B. nach der Reinigung, zuerst noch einen unregelmässigen Gang zeigen sollte.

Der Werth der wissenschaftlichen, möglichst genauen Untersuchung vieler Seeuhren wird dadurch natürlich nicht im mindesten berührt, im Gegentheil, wenn wir heute so gute, zum Theil vorzügliche Seeuhren auf unseren Schiffen haben, so verdanken wir das grossentheils den staatlichen Anstalten, die unausgesetzt auf ihre Vervollkommnung hinarbeiten, den Künstlern mit sorgfältiger Prüfung der Uhren an die Hand gehen und sie so zu immer höheren Leistungen anspornen.

Drei Seeuhren an Bord. Im Jahre 1877 führte ein einziges Schiff drei Uhren; in 1898 waren es vier. Bei gleicher Zunahme würden in 100 Jahren etwa $1\frac{1}{2}\%$ unserer Schiffe zur Classe III gehören. Die Aussichten für die Dreizahl scheinen also vorläufig nicht günstig zu sein, da noch gar kein Anfang gemacht ist. Trotzdem braucht man die Hoffnung nicht aufzugeben, denn der Uebergang von einer Uhr zu zweien ebnet naturgemäss den Weg zu dreien, die Zweizahl selber ist noch eine Neuerung und erst auf $\frac{1}{5}$ unserer Schiffe eingeführt und endlich springen die Vortheile der Dreizahl beim ersten Versuch so in die Augen, dass sie sich schliesslich doch auf einem Theil unserer Schiffe einbürgern wird.

Die nächstliegende Frage ist die, ob es gelingt eine Anzahl der Capitäne, die sich schon an zwei Uhren gewöhnt haben, davon zu überzeugen, dass die Dreizahl Vortheile bietet, die die Zweizahl nie bieten kann, und dass die Buchführung bei drei Uhren nur sehr wenig umständlicher zu sein braucht als bei zweien und sich ungezwungen an diese anschliesst.

Es verhält sich mit drei Uhren an Bord ähnlich wie mit den drei Winkeln eines ebenen Dreiecks. Hat man alle drei Winkel gemessen, so hat man einen Schluss in der Kette, denn ihre Summe sollte 180° ergeben. Bei drei Uhren hat man auch einen Schluss, der zwar nicht mathematisch genau wie jener, aber praktisch ebenso gut ist, denn bei drei Uhren hat man auch in ihnen selber eine Controlle.

Die Buchführung. »Das Streben nach Kürze und Einfachheit ist durchaus nicht als ein Zugeständniss an die Bequemlichkeit aufzufassen, sondern die ganze Art des Seelebens verlangt Kürze bei den Rechnungen.« Diese Aeusserung eines

hervorragenden Nautikers und Seemannes gilt auch hierbei.

Die Buchführung bei einer Seeuhr.

Der Stand wird auf den Rand des nautischen Jahrbuches neben den betreffenden Tag geschrieben. Stets wird ein mittlerer Gang zu Grunde gelegt. Wenn man rechnet, entnimmt man dem nautischen Jahrbuch den Stand gleich mit den anderen Grössen.

Die Buchführung bei zwei Uhren. Es ist am bequemsten, wenn man nur mit positiven Ständen zu thun hat. Man bezeichnet also den Stand von B nicht mit $- 0^{\text{st}} 1^{\text{m}} 12^{\text{s}}$, sondern mit $+ 11^{\text{st}} 58^{\text{m}} 48^{\text{s}}$, weil man dann bei beiden Uhren die G. Z. immer auf ein und dieselbe Weise findet, durch Addition des Standes zur Ablesung.

Stand von A	Tag	Stand von B	Tag
m s		st m s	
+ 2 38	5	+ 11 58 48	5
40	6	47	6
42	7	46	7

Die Verwerthung der Angaben der Uhren kann auf zweierlei Weisen geschehen, ohne unmittelbare Vergleichung beider Uhren mit einander, oder mit Vergleichung.

Ohne Vergleichungen. An allen Tagen, wo man nach Belieben Höhen geeignet für eine Zeitbestimmung bekommen kann, messen zwei Beobachter kurz nach einander je eine Höhe (Höhenreihe). Beim 1. Beobachter wird die Zeit nach der Seeuhr A notirt, beim 2. nach B. Man erhält so zwei Längen, die im Anfange der Reise wenig, im weiteren Verlaufe meist mehr von einander abweichen werden. Allerdings sind in dem Unterschiede beider Längen ausser den Uhrfehlern auch die Höhenfehler mit enthalten, aber bei guter Kimm wird man die Höhenfehler ungefähr als gleich ansehen können, so dass der Unterschied in den beiden Längen doch in der Hauptsache den Unterschied in der G. Z. nach A und B darstellt.

Was dieses Verfahren anfänglich immer empfiehlt, ist der Umstand, dass die Buchführung in nichts von der bei einer Uhr abweicht. Der Stand von B kommt auf den anderen Rand des nautischen Jahrbuches.

(Schluss folgt.)

Patententziehung auf Zeit.

S. Wie aus dem Bericht über die Verhandlungen des Nautischen Vereins zu Hamburg vom 17. d. M. hervorgeht, ist gelegentlich einer Besprechung über den Art. 16. des Strassenrechts auf See von dem Referenten über dieses Thema angeregt worden,

der Verein möge zu den Patententziehungen gegen deutsche Schiffer, Steuerleute und Maschinisten, Stellung nehmen. Und zwar aus dem Grunde, weil Verstösse gegen diese Verordnung für deutsche Schiffsofficiere eine Entziehung der Befugniß zur Ausübung des Gewerbes auf Lebenszeit zur Folge haben, im Gegensatz zu der englischen und amerikanischen Rechtsprechung, die eine Patententziehung auf Zeit als zulässig erkennt. Hieraus ergibt sich ohne Weiteres, dass deutsche Inhaber eines Schiffer- oder Maschinistenpatentes gegenüber ihren englischen und amerikanischen Collegen im Nachtheil sind.

Von vornherein muss bemerkt werden, dass dieser Antrag, wie er aus der Mitte der Versammlung des Nautischen Vereins gestellt wurde, keineswegs neu ist, sondern schon verschiedentlich Gegenstand lebhafter Discussionen in seemännischen und Rhederkreisen war. Daraus geht hervor, dass über die Berechtigung solchen Antrages verschiedene Meinungen herrschen.

Beschäftigen wir uns zunächst mit den Argumenten der Gegner des Antrages. Sie behaupten — und es liegt etwas Bestechendes darin — dass ein Schiffer, Steuermann oder Maschinist, dem einmal die Fähigkeit, sein Gewerbe ausüben, vollkommen abgesprochen ist, nach einem bestimmten Zeitraum sich die mangelnde Eigenschaft umsoweniger wieder aneignen könne, als es nichts Seltenes ist, dass die Bestraften während der Zeit, in der die Patententziehung gültig ist, unterlassen, Erfahrungen durch weitere Ausübung des Berufes zu sammeln. Wie gesagt, diese Argumentation hat etwas Bestechendes, das eher vor- als zurücktritt, wenn man noch hinzufügt, dass ein Schiffsofficer, dem einmal auf bestimmte Zeit die Ausübung des Berufes wegen Unfähigkeit verboten werden würde, so leicht nicht wieder eine Vertrauensstellung an Bord eines Schiffes erlangen dürfte. Wir würden uns auch zweifellos mit den vorgebrachten Bedenken gegen den oben erwähnten Antrag zufrieden geben und den Antragsgegnern zustimmen, wäre eine Voraussetzung, die dort gemacht ist, allemal zutreffend. Nämlich, dass die Vergehen, wegen deren ein Seeamt auf Patententziehung erkennt, auch thatsächlich immer so schwerwiegend sind, dem Verurtheilten die Fähigkeit zur Gewerbeausübung vollkommen abzusprechen. Das trifft nun aber aus zwei Gründen nicht allemal zu. Einmal ist es absolut keine Seltenheit, dass der Berufung eines Verurtheilten gegen den Spruch eines Seeamtes vom Oberseeamt, der höchsten Instanz, Folge gegeben wird, andererseits heisst es im § 34 des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877:

§ 34. „Einem Schiffer oder Steuermann, dem die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist kann dieselbe nach Ablauf eines Jahres durch das Reichs-Kanzler-Amt wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen

ist, dass er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird.“

(Von Maschinisten ist merkwürdigerweise keine Rede.)

Die angeführten Gründe beweisen: 1) dass die Auffassung über ein seemännisches Verschulden verschieden ist, je nachdem sie von der einen oder anderen Instanz getheilt wird, und 2) dass der deutsche Gesetzgeber, als er den § 34 schuf, gerade wie sein englischer und amerikanischer College, die Ansicht vertrat, ein einmaliger Fehler, wenn er nicht gerade unentschuldbar gewesen ist, schliesst nicht aus, dass Derjenige, der ihn begangen, trotzdem nach geraumer Frist fähig sein könne, den Pflichten des Gewerbes zu genügen. Gerade diese Anschauung des Gesetzgebers spricht aber so schlagend für den im Nautischen Verein gestellten Antrag, dass alle vorgebrachten gegnerischen Bedenken gegenstandslos werden.

Das Zugestehen der Wiedereinräumung der Befugniß zur Ausübung des Gewerbes gestattet aber auch weiter einen Unterschied zu machen, zwischen groben und leichten Vergehen.

Behauptet man, für leichtere Vergehen kennen deutsche Seeämter ein Tadelsvotum, das in seeamtlichen Sprüchen zum Ausdruck kommt, so ist zu erwidern, dass eine derartige Rüge, obgleich sie in vielen Fällen für den Gemaassregelten in seinem Verhältniss zur Rhederei dieselbe Wirkung wie eine Patententziehung hat, viel leichter ausgesprochen wird, als es bei einem Urtheil auf zeitweilige Entziehung des Patentes geschehen würde. Mit noch grösserem Recht als vorher von der verschiedenartigen Auffassung über ein Vergehen gesprochen wurde, je nachdem einem Seeamt oder dem Kaiserlichen Oberseeamt die Beurtheilung untersteht, kann man dasselbe von den einzelnen Seeämtern sagen. Steht einem Seeamt als Reichscommissar ein Mann zur Seite, der das Maass der Fruchtbarkeit seiner Thätigkeit nach der Anzahl gestellter Patententziehungsanträge beurtheilt, dann wird das betreffende Seeamt, (falls es sich nicht in offener Opposition gegen den Reichsbeamten befindet) weil seine Mitglieder ganz erklärlicherweise unter dem Einfluss oben gehörter Ausführungen des Reichscommissars stehen, geneigt sein, schärfer zu urtheilen, als wenn, wie es glücklicherweise in Hamburg der Fall ist, ein Mann die Functionen des Reichscommissars versieht, der nicht vergessen hat, seemännisch zu denken, zu fühlen und zu urtheilen. — —

In der Annahme, dass vorstehende Ausführungen genügen, den am 12. März im Hamburger Nautischen Verein angeregten Gedanken gerechtfertigt zu nennen, sehen wir von der Beibringung weiterer Beweise zur Begründung unseres Standpunktes ab.

Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts.*)

Schiffscollision. — Zweck und Anwendung des Hecklichtes. — Möglichkeit, dass ein von einem überholten Ewer gezeigtes Hecklicht von dem überholenden Dampfer aus, trotz pflichtmässiger Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig hat bemerkt werden können.

Gustav Lumpe in Wilster gegen A. C. de Freitas & Co. als Rhoder des Dampfers »Byzanz«.

In der Nacht vom 24. auf den 25. September 1898 ist auf der Elbe bei Neumühlen der Ewer »Gloria«, dem Schiffer Heed gehörig, durch den ihn überholenden Dampfer »Byzanz« schwer beschädigt und sofort gesunken. Dabei ist die aus 500 Centnern Gerste bestehende Ladung des Ewers total verloren gegangen. Die Ladung gehörte dem Kläger. Der Seedampfer »Byzanz« steht im Eigenthum der Beklagten.

Der Kläger verlangt Ersatz des ihm durch den Verlust der Gerste entstandenen Schadens mit 2950 Mk.

Die Beklagten behaupten, dass der Ewer kein Hecklicht gezeigt habe, jedenfalls vom Dampfer aus, auf dessen Commandobrücke der Lootse Heinrich Wahlen und der Capitän Holst mit Nachtläsern Umschau gehalten hätten, und dessen Ausguck auf der Back mit dem ersten Officier und einem Matrosen besetzt gewesen, kein Licht auf dem Ewer zu sehen gewesen sei.

Das O. L. G. I wies am 1. December 1899 die Klage ab.

Gründe: Der klägerische Ewer »Gloria« hat sich während der ganzen Zeit, wo seine Besatzung die Annäherung des beklagten Dampfers an dessen in Sicht befindlichen Lichtern bemerken konnte und bemerkt hat, in der Lage eines Fahrzeuges befunden, das überholt zu werden erwarten musste und von dessen Seitenlichtern keines dem überholenden Dampfer sichtbar war. Nach Art. 10 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 war man deshalb, da der Ewer kein festes Licht führte, verpflichtet, dem Dampfer vom Heck aus ein weisses Licht oder ein Flackerfeuer zu zeigen. Da es der zweifelloso Zweck dieser Vorschrift ist, das überholte Fahrzeug dem überholenden sichtbar zu machen, und da das letztere nach Art. 24 der Kaiserl. Verordnung dem ersteren aus dem Wege gehen soll, so ist es selbstverständlich, dass das Hecklicht rechtzeitig, d. h. so früh und so andauernd gezeigt werden muss, dass man mit Sicherheit darauf rechnen darf, es würde früh genug auf dem überholenden Schiffe gesehen werden, um diesem als Zeitpunkt für die Ausführung des erforderlichen Ausweichmanövers dienen zu können. Es steht fest, dass Heed sen. nicht sofort, als er den Dampfer noch weit hinter sich bemerkte, das Hecklicht gezeigt, sondern eben damit noch gewartet hat, bis es seiner Meinung nach »nöthig« hatte. Es ist auch erwiesen, dass das Licht noch vor der Collision gezeigt wurde. Und offenbar hat diese Thatsache das L. G. bei der Beurtheilung des Falles ganz ausschlaggebend beeinflusst. Was Markmann und die beiden Grube's (Führer anderer in der Nähe befindlicher Ewer) gesehen haben, das — so urtheilt die erste Instanz — hätte unter allen Umständen auch der Ausguck des Dampfers sehen können und müssen. Und da der Ausguck das Licht überhaupt nicht gesehen zu haben erklärt, so findet das L. G. hierin das sicherste Zeichen, dass er nicht aufgepasst habe.

Die Prämisse, dass das von den beiden Grube's und von Markmann gesehene Licht selbstverständlich auch für den Dampfer sichtbar gewesen sein müsse, ist aber nicht so selbstverständlich und so unbedingt verlässlich, wie das L. G. angenommen hat. Die drei Zeugen, die das Licht gesehen haben, befanden sich nicht nur in ganz anderer Augeshöhe, sondern auch in ganz anderer Richtung als die Leute auf dem hoch-

bordigen Seedampfer: der Grube'sche Ewer etwa dwars, der Markmann'sche vielleicht etwas achterlicher als dwars vom Lichte. Nur dass der Schein des Lichts in diese Richtung gefallen und wahrnehmbar gewesen ist, steht erwiesen fest. Damit ist der Beweis der Unmöglichkeit, dass es in einer anderen Richtung nicht sichtbar, verdeckt oder verdunkelt gewesen sein könnte, noch nicht ohne Weiteres erbracht.

Zugegeben darf werden, dass eine Ankerlaterne, wie Heed sen. und jun. sie als benutzt beschreiben, (auch wenn sie etwa nicht genügt haben sollte, eine Seemeile weit zu scheinen), doch für die hier practisch nur in Betracht gekommenen Distanzen, als an sich tauglich zu betrachten ist, um gleichzeitig nicht nur von den seitlich segelnden Eweren, sondern auch von dem achteraus befindlichen Dampfer gesehen werden zu können. Dagegen darf den Versicherungen des Heed sen. und jun.: dass die Laterne in guter Ordnung gewesen sei, gut gebrannt habe, in zweckmässiger Weise gehalten und durch das Besahnsegl und sonstige Hindernisse nicht für den Dampfer verdeckt gewesen sei, doch nur der Werth eines der gutgläubigen Ueberzeugung der beiden Heed's entsprechenden Sachverhalts, keineswegs aber die Bedeutung absolut und unwiderleglich erwiesener Thatsachen beigemessen werden.

Der den Beklagten obliegende Beweis — es habe auf dem Dampfer an gewissenhafter und verlässlicher Aufmerksamkeit nicht gefehlt, man habe aber trotzdem das Licht nicht gesehen — ist nun aber bei richtiger Bewerthung der erwiesenen Thatsachen zweifelsfrei erbracht. Es ist erwiesen, dass an Bord des »Byzanz« thatsächlich die grösstmögliche Aufmerksamkeit und Vorsicht geherrscht hat und dass keiner Person seiner Besatzung berechtigter Weise der Vorwurf schuldhafter Nachlässigkeit im Ausguck gemacht werden kann.

Auf der Commandobrücke befanden sich ausser dem Matrosen, der das Ruder bediente (und deshalb nach Lichtern nicht officiell auszusehen hatte), in der Mitte der Brücke stehend der Lootse und auf der Steuerbordseite stehend der Capitän, beide mit Nachtläsern nach voraus befindlichen Lichtern ausspähend. Beide waren nicht etwa schon von stundenlangem Dienste ermüdet. Der Dampfer ging erst aus dem Hafen; der Hafenlootse hatte eben erst bei der St. Pauli-Landungsbrücke das Schiff verlassen, der Contorlootse Wahlen eben da erst die Führung übernommen. Er war sofort in die Aufgabe, kleinen voraus befindlichen Seglern, die man im Fahrwasser kreuzen sah, aus dem Wege bleiben zu müssen, mit zweckdienlichen vorsichtigen Manövern eingetroffen, indem er, sich thunlichst zu Norden haltend und die Maschine zeitweilig stoppend, mit ganz langsamer Fahrt hinter den Seglern herumging und, da er noch mehr Segler in Sicht hatte, einen langgezogenen Warnungspfeiff gab. Er hatte dann unterhalb der Altonaer Dampfschiffsbrücke, um mehr Steuer ins Schiff zu bekommen, seine Fahrt etwas verstärkt und fuhr nun angesichts einer grösseren Zahl ihm voraus kreuzenden Ewer etwas schneller als langsam. Er gab für die Segler wieder einen langen Warnungspfeiff und suchte die ihm in Sicht befindlichen Lichter, ebenso wie der ihm assistirnde Capitän, mit dem Nachtlase ab. Es ist für einen Dampfschiffsführer auf der Elbe und zumal zur Nachtzeit eine der verantwortungsvollsten und schwierigsten Aufgaben, von den kleinen im Fahrwasser kreuzenden Segelfahrzeugen, vollends wenn solche in grösserer Zahl nahe bei einander sind, klar zu gehn.*) Dass in der eben geschilderten Situation Lootse und Capitän des »Byzanz« sich des Ernstes ihrer Aufgabe nicht voll bewusst gewesen sein und nicht mit redlichem Bemühen das ihnen Mögliche gethan haben sollten, um sich kein Licht entgehen zu lassen, ist deshalb nicht denkbar. Das Gericht hat nicht den mindesten Anlass zu bezweifeln, dass auf

*) Auszug aus der „Hanseatischen Gerichtszeitung“.

*) Siehe „Auf dem Ausguck“ Seite 134

Commandobrücke des »Byzanz« damals Alles, was von dort aus bei grösster Aufmerksamkeit, unter Zuhilfenahme der Nachtgläser überhaupt wahrgenommen werden konnte, auch wahrgenommen ist. Man sah aber nur rothe Lichter kleiner Segler, die also kreuzend nach der Süd hinüber liegen mussten, und zwar die nördlichsten — offenbar die Lichter von Markmann und von Grube, als deren Ewer eben über Stag gegangen waren — eben frei von den untersten Duc d'Alben der Correctionsarbeiten. Als der Dampfer, die Segler eben frei an Backbord haltend, diese Duc d'Alben passirte, sah man voraus und im Steuerbord kein Licht mehr im Wege. Das Gericht schenkt dieser vom Lootsen, wie vom Capitän beeidigten Versicherung vollen Glauben und hält sich deshalb überzeugt, dass bis zu diesem Augenblicke in der That auf der Commandobrücke des »Byzanz« kein Hecklicht, wie es der Heed'sche Ewer noch vor der Collision gezeigt hat, zu sehen gewesen ist, mag dies nun seinen Grund darin gehabt haben, dass das Hecklicht bis dahin noch immer nicht gezeigt war, oder darin, dass es aus irgend welchen nicht mehr aufzuklärenden Gründen nach dem Dampfer hin keinen Schein gab. Auf alle Fälle ist dem Gerichte überzeugend erwiesen, dass die Erklärung für die bis dahin auf der Brücke des »Byzanz« nicht eingetretene Wahrnehmbarkeit eines voraus befindlichen weissen Lichtes nicht in mangelnder Wachsamkeit des Lootsen und des Capitäns gefunden werden kann.

Offenbar in der Einsicht, dass diese Erklärung in der That als ausgeschlossen zu betrachten ist, hat der klägerische Anwalt geltend gemacht, dass man von der Brücke des Dampfers keinen freien Blick voraus gehabt habe, weil das Schiff nicht auf ebenem Kiel, sondern vorne erheblich höher als hinten gelegen habe. Indessen diese Differenz im Tiefgange betrug nur 3' 5" (engl. Maass) — (vorne 8' 3", hinten 11' 8") — und konnte bei der Höhe des Standortes, den Lootsen und Capitän auf der Commandobrücke hatten und zu dem die Augenhöhe der stehenden Männer noch hinzukam, keine Behinderung für ihren Blick über den Stewen weg auf solche Distanz bilden, in welcher ein voraus erscheinendes Schiffslicht spätestens erscheinen musste. Sollte das Hecklicht des klägerischen Ewers erst in einer so kurzen Entfernung vor dem Dampfer gezeigt sein, dass Steven und Bug des letzteren es den Blicken der auf der Brücke Stehenden entziehen konnten, so würde es zweifellos viel zu spät und erst in einem Augenblicke gezeigt sein, wo sich, selbst wenn es nun auch noch von dem auf der Back des Dampfers postirten Ausguck gesehen und gemeldet worden wäre, die Collision nicht mehr würde haben vermeiden lassen.

Unter diesen Umständen kann auch durch mangelhafte Aufmerksamkeit des Ausguckpostens, wie das L. G. gemeint hat, die Nichtwahrnehmung des vom Heed'schen Ewer gezeigten Hecklichts nicht erklärt werden. Zunächst wird die Versicherung des Aussichtspostens, dass das Licht für ihn trotz pflichtmässiger Aufmerksamkeit nicht zu sehen gewesen sei, in ihrer Glaubwürdigkeit eben gedeckt schon durch die Thatsache, dass es auch vom Lootsen und vom Capitän trotz erwiesener eifriger Wachsamkeit nicht gesehen worden ist. Da es klares und sichtiges Wetter war, spielt die Entfernung zwischen Back und Brücke practisch gar keine Rolle. Weiter aber hat das L. G. auch gänzlich ignoriert, dass der Ausguckposten nicht bloss mit dem Matrosen Thygesen, sondern auch noch mit dem ersten Officier (Bliesener) besetzt war. Dieser hat nicht etwa müssig oder zu seinem Vergnügen, zufällig und ohne Verantwortung mit vorne im Bug gestanden, sondern er befand sich, wie dies auf grossen Seedampfern in schwierig zu passirenden Fahrwasserstrecken, wo an die Verlässlichkeit des Ausgucks die höchsten Anforderungen zu stellen sind, durchaus nichts Ungewöhnliches ist, dienstlich und zu dem Zwecke auf der Back, den dort Ausguck haltenden Matrosen in seiner Wachsamkeit zu controlliren und im Ausguck zu unterstützen.

Das wird nicht nur in der von Bliesener mitbelegten Erklärung des Dampfers und im Berichte des Lootsen mit den Worten bezeugt: »der Ausguck war von dem I. Officier und dem Matrosen P. Thygesen gut besetzt«, sondern auch noch ausdrücklich bestätigt in der Aussage des Capitäns vor dem L. G.: »der I. Steuermann Bliesener stand ebenfalls vorn auf dem Schiffe, um auszusehen«. Es war also in der denkbar besten Weise für verlässlichen Ausguck gesorgt.

Was schon vom Capitän und vom Lootsen gesagt ist, das gilt auch ebenso für den I. Steuermann. Es würde ganz gravirender Thatsachen bedürfen, an denen es hier fehlt, um die auf Weiteres durchaus begründete Ueberzeugung zu entkräften, dass der in einer Situation, wie oben geschildert, während der Capitän sich auf der Commandobrücke befindet, auf die Back gestellte I. Officier eines grossen Seedampfers sich seiner Verantwortlichkeit bewusst gewesen sein und seine Pflicht voll erfüllt haben muss. Und Bliesener hat bei seiner landgerichtlichen Vernehmung unter Eid erklärt: »Ich habe während der ganzen Zeit, wo ich vorn stand, mein Augenmerk voraus und nach beiden Seiten gerichtet; ich habe aber nicht gesehen, dass der Ewer eine Hecklaterne gezeigt hat«. Seine eigene Beobachtung bekräftigt also, dass der auf den Ausguck commandirt gewesene Matrose nichts versäumt hat; wie es denn auch im höchsten Maasse unwahrscheinlich wäre, dass der Mann unter den Augen seines Vorgesetzten in der Wahrnehmung seines Postens lässig gewesen sein könnte.

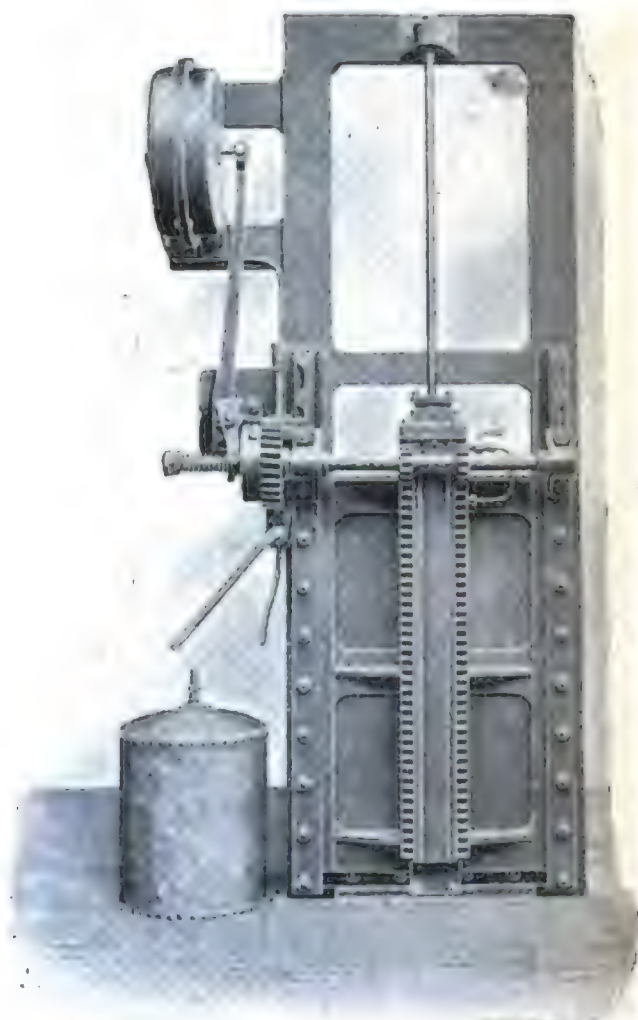
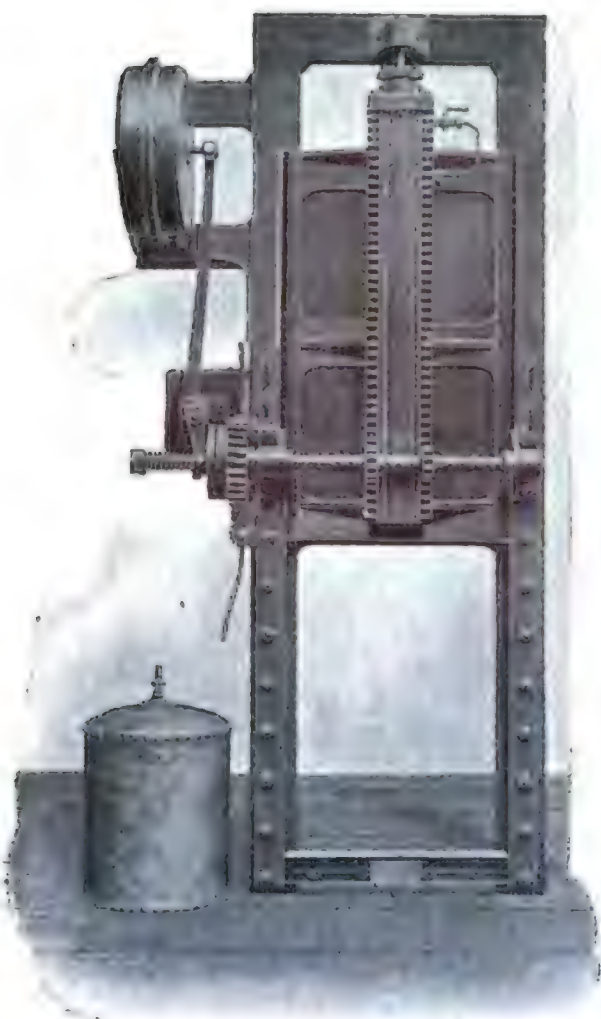
Für die thatsächlich von Thygesen geübte Aufmerksamkeit spricht es, dass schliesslich er zuerst den klägerischen Ewer entdeckt und »rechts voraus« gemeldet hat, und für die gleichmässig gespannte Wachsamkeit des I. Officiers auf der Back, wie des Capitäns und des Lootsen auf der Brücke, dass sie alle gleich im selben Momente, als die Meldung kam, auch ihrerseits den Ewer sahen. Und alle vier wachsamten Männer versichern auf ihren Eid, dass der so in Sicht gekommene Ewer Mast und Segel erkennen liess, aber kein Licht!

Es ist undenkbar, dass, wenn damals oder schon früher ein Licht auf dem Ewer vom Dampfer aus hätte gesehen werden können, es nicht mindestens von einem der vier lediglich mit dem Spähen nach Lichtern beschäftigten Augenpaare gesehen worden wäre. Könnte man ebenfalls noch zugeben, dass einem einzelnen Manne selbst bei redlichem Bemühen, nichts zu versäumen, das Erscheinen eines kleinen weissen Lichts neben einer grösseren Anzahl, seine Aufmerksamkeit bereits beschäftigender rothen Lichter durch Zufall, weil er zur gegebenen Zeit nicht gerade in die erforderliche Richtung blickt, vielleicht entgehen mag, so ist doch ein Spiel des Zufalls dorart, dass dies vier gleichzeitig spähenden Seelenten ganz gleichmässig, während derselben Zeitdauer, in Bezug auf dieselbe Lichterscheinung zustossen sollte, eine maasslose Unwahrscheinlichkeit, die schloechthin, und im vorliegenden Falle noch um so gewisser für ausgeschlossen gelten muss, als es sich um ein Licht handelt, das nicht etwa weit seitlich, sondern in der Richtung voraus hätte gesehen werden müssen, also gerade dort, wohin sich naturgemäss die gemeinsame Aufmerksamkeit hauptsächlich concentrirte. Und vollends unmöglich ist es, dass, wenn in einem und demselben Momente vier seebefahrene Männer, (zwei davon sogar mit Zuhilfenahme der Nachtgläser) auf einen und denselben Punkt blicken, auf ein eben dicht voraus in Sicht gekommenes kleines Segelfahrzeug, dessen Mast und dessen Segel sie alle erkennen, ein auf diesem Fahrzeuge in einer auch nur halbwegs tauglichen Ankerlaterne gezeigtes Licht, sofern dessen Schein in der Richtung nach dem Dampfer hin überhaupt sichtbar war, von ihnen allen hätte übersehen werden können.

Danach ist erwiesen, dass der Ewer für den Dampfer durch Mast und Segel, die sich in der Dunkelheit abhoben, aber ohne Licht wahrnehmbar wurde.

Automatische wasserdichte Schottthüren.

Crawford's Patent.



In den letzten Jahren sind wasserdichte Schottthüren der verschiedensten Art erfunden worden, und es wurden auch sogenannte automatische Thüren construirt, d. h. solche, die sich bei Eindringen von Wasser in das Schiff selbstthätig schliessen, ohne dass sie sich jedoch in grösserem Maassstabe eingeführt hätten.

Vor einiger Zeit hat indessen ein Schotte Namens Crawford ein Patent auf eine selbstthätige wasserdichte Thür erhalten, und da seine Thür von den bisher bestehenden manchen Vorzug hat und sich daher auch bei vielen bedeutenden englischen Rhedereien und Werften schnell einbürgerte, so wollen wir von dieser Crawford'schen Thür im Folgenden eine Beschreibung geben.

Die Erfahrung hat ja leider gezeigt, dass das Schliessen der Schottthüren an Bord eines Schiffes häufig im Augenblick eines Unfalls vergessen wird, auch nimmt bei den bisher üblichen älteren Constructionen das Schliessen der Schottthüren recht lange Zeit in Anspruch, da es meistens nicht rathsam ist, die Thür einfach fallen zu lassen.

Die neuerdings vielfach angewendeten hydraulisch usw. schliessenden Thüren sollen hier unerwähnt bleiben, da zu ihrem Betrieb ein grosser Apparat meist nothwendig ist und der Hauptvortheil gerade in der Einfachheit liegt.

Aus der obigen Abbildung ist ersichtlich, dass die Crawford'sche Schottthür genau auf dieselbe Weise wie die bisher üblichen Thüren durch eine Zahnradübersetzung geöffnet wird, und wenn diese ausgerückt wird, schliesst sich die Thür durch ihr eigenes Gewicht von selbst. Ein Vortheil ist zunächst,

dass in der Mitte der Thür ein Bremscylinder eingeschaltet ist, der mit Oel gefüllt wird. In diesem Cylinder befindet sich ein Kolben, der durchlöchert ist, und je nach der verstellbaren Grösse dieser Löcher richtet sich die Geschwindigkeit mit der die Thür fällt. Diese Bremsung des Fallens ist zu dem Zwecke eingerichtet, damit der Mannschaft im Falle einer Catastrophe Gelegenheit gegeben ist, sich durch die langsam fallende Thür hindurch noch in Sicherheit zu bringen. Ist der Kolben beim Fallen der Thür nahe am oberen Ende des Cylinders angelangt, so entweicht plötzlich das Oel durch ein in der Abbildung ersichtliches Nebenschlussrohr schnell auf die andere Seite des Kolbens und bewirkt dadurch, dass die Bremsung plötzlich nachlässt und die Thür scharf auf die Schwelle von einer Höhe von ca. 1 Fuss niederfällt. Alle im Wege liegenden Hindernisse wie Kohlen usw. werden so zertrümmert. Ein Läutewerk steht mit der Thür in Verbindung und ertönt sofort, sobald sich diese in Bewegung setzt.

Die automatische Auslösung wird indessen auf folgende Weise bewirkt: In der Mitte des Schiffes befindet sich in der Bilge eine unten vollkommen offene Glocke. Tritt nun in Folge Leckwerdens des Schiffes Wasser unter diese Glocke, so steigt es darin und comprimirt in ihr die Luft. Der Luftdruck wird durch ein ziemlich weites Kupferrohr nach einer am Schott angebrachten Trommel fortgeleitet, in der sich ein Diaphragma befindet. Dieses überträgt den Druck auf einen Hebel, der seinerseits wieder eine Klaue auslöst und damit verursacht, dass die Thür fällt. Beim Aufwinden rückt sich diese Klaue mittels einer kräftigen Feder wieder selbstthätig

ein, und je nachdem, wie kräftig diese Feder angezogen ist, richtet sich natürlich auch der Druck, der erforderlich ist, um die Klaue auszulösen. Bei stark angezogener Feder wird also das Wasser in der Glocke höher steigen müssen, damit der Luftdruck den Widerstand überwinde, als wenn die Feder nur schwach gespannt ist. Somit hat man es also ganz in der Gewalt, bei welchem Wasserstand in der Glocke man die Thür fallen lassen will. Es empfiehlt sich auch die Glocke einige Fuss über dem Boden in der Bilge anzubringen, damit beim Rollen des Schiffes das Bilgewater nicht eine Auslösung bewirkt.

Eine Spindel ist von dem Kammrad nach Deck fortgeführt, so dass die Crawford'schen Thüren sich also auch von Deck aus schliessen lassen, wie überhaupt diese Thüren auch auf jede andere mechanische Weise, z. B. auch auf electrischem Wege, wenn die dazu nöthige Anlage vorgesehen ist, geschlossen werden können.

Der Zweck der ganzen Crawford'schen Anordnung ist ja überhaupt nicht der, dass der Capitän im Falle eines Unglücks sich auf die automatische Wirkungsweise seiner Thür allein verlassen soll, es soll ihm vielmehr nur die Sicherheit gegeben sein, dass selbst, wenn es versehentlich unterlassen worden sein sollte, die Thüren zu schliessen, diese sich von selbst auslösen; und hierin besteht der Werth dieser Erfindung.

Wie gesagt, haben diese Crawford'schen Thüren in England grossen Anklang gefunden, und es steht daher zu hoffen, dass sie sich auch in Deutschland bald einführen werden, zumal als der Preis nicht höher ist, als der einer gewöhnlichen Schottthür. Auch kann der Apparat zum automatischen Schliessen der Thüren mit nur geringen Kosten an jeder vorhandenen Schottthür angebracht werden.

Herr E. Schlick, Mönkedamm 14 in Hamburg, der den Vertrieb der Thür und die Verwerthung des Crawford'schen Patents in Deutschland übernommen hat, giebt bereitwilligst interessirten Kreisen jede gewünschte weitere Auskunft.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf der Werft der Actiengesellschaft »Vulcan« in Vegesack bei Bremen lief am 17. März der für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute neue Dampfer »Strassburg« glücklich vom Stapel. Es ist der grösste Dampfer, der bisher auf dieser Werft gebaut worden ist und unter specieller Aufsicht und gemäss den neuesten Vorschriften des Germ. Lloyd für die höchste Classe als Dreidecker ganz von Stahl erbaut, 121,9 m lang, 14,15 m breit und 9,21 tief, der Raumbelastung wird etwa 5000 Br.-R.-T., die Tragfähigkeit bei 25 Fuss Tiefgang etwa 6600 Tons betragen. Auf dem Oberdeck erhält das Schiff eine Back, sowie ein von Bord zu Bord reichendes Mittschiffshaus mit einer langen Poop verbunden. Das Mittschiffshaus ist für die Wohnungen der Officiere, Maschinisten etc. bestimmt, während die Matrosen und Heizer unter der Back untergebracht sind. Der Dampfer besitzt ausser einem Doppelboden sieben vollkommen wasserdichte Querschotten, wodurch das Schiff in 8 Abtheilungen getheilt wird. Zur Bearbeitung der Ladung sind an jedem der beiden Masten 6 kräftige Ladeläume vorgesehen, von welchen einer eine Tragfähigkeit von 10 Tons, die übrigen von 3 Tons erhalten. Ferner sind 5 Ladeluken vorhanden. Der Dampfer erhält in allen Räumen electrisches Licht und wird auch im Uebrigen mit allen modernen Einrichtungen, wie Schlügerkielen etc. ausgestattet. Auf dem Sonnendeck werden 8 grosse Böte, darunter 6 eigentliche Rettungsböte zur Aufstellung gelangen. — Die Maschine besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine, mit 3 hintereinander liegenden Cylindern, von mindestens 2200 indicirten Pferdekraften, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 11½ Meilen geben werden. Der Dampfer »Strassburg« ist für die ostasiatische Frachtdampfer-Linie des Nordd. Lloyd bestimmt

und wird voraussichtlich im Juli seine erste Reise nach dem Osten antreten.

Stapellauf. Auf der Rickmer'schen Werft, Geestemünde, lief am 15. März der für eigene Rechnung erbaute Raddampfer »Sui-Hsiang« vom Stapel. Derselbe hat eine Länge von 198' 10" und eine Tiefe von 10' und misst 1100 R.-T. Der Dampfer ist für die Fahrt auf den Yang-Tsekiang bestimmt, den er 1500 Seem. hinauf befahren soll. Da auf dieser Stelle viele Stromschnellen zu überwinden sind, wurde er mit besonders starken Maschinen von 1500 Pferdestärken ausgerüstet, die ihm eine Geschwindigkeit von 15 Seem. pro Stunde verleihen sollen. Der Tiefgang beträgt 5–6 Fuss. Einrichtungen sind für Cajüts- und Deckspassagiere sowie für Ladung vorgesehen. Der Dampfer wird unter einem deutschen Capitän mit drei deutschen Officieren und drei deutschen Maschinisten fahren, während die Mannschaft aus Chinesen bestehen wird. Auf der Rickmer'schen Werft befinden sich noch für eigene Rechnung ein Dampfer von 5500 R.-T. und ein Schwesterschiff des vor kurzem in die chinesische Küstenfahrt eingestellten Dampfers »Shantung« im Bau.

Probefahrt. Der am 25. November in Stettin vom Stapel gelaufene Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Hamburg«, Eigenthum der Hamburg-Amerika Linie, über dessen Grössenverhältnisse und Einrichtungen ganz ausführlich in No. 48 der »Hansa« v. J. berichtet worden ist, gelangte nach einer Reise, die zugleich als Probefahrt diente, von Stettin kommend, am 15. März in Hamburg an. Die Durchschnittsfahrt betrug 15 Knoten pro St. Das Schiff ist von einer Commission, die aus Vertretern vom Reichspostamt und dem Reichsamt des Innern bestanden, eingehend besichtigt und für den Reichspostdienst übernommen worden.

Vermischtes.

Schiedsgericht für Unfallversicherungssachen. Nach einer vom ersten Steuermann gemachten Unfallanzeige vom 26. April 1898 ist Capitän M. am 7. Januar 1898 auf dem Vollschiff »Lika« auf der Reise von Iquique nach Falmouth, nachdem er mehrere Stunden bei starkem Regen auf Deck gewesen und beim Hinuntergehen auf der Treppe ausgeglitten, in der Cajüte mit durchnässten Kleidern auf dem Sofa liegend in fieberhaftem Zustand angetroffen. Später schwellen die Beine und andere Körpertheile an, wesshalb schliesslich am 25. März der Erkrankte in das Hospital zu Dalston gebracht werden musste, wo er am 18. April 1898 verstorben ist. Der Anspruch seiner Wittve und Kinder auf Hinterbliebenen-Rente ist von der See-Berufsgenossenschaft abgewiesen worden, weil kein »Betriebsunfall« vorliegt. Die dagegen erhobene Berufung verwirft das Schiedsgericht aus folgenden Gründen: Ein Betriebsunfall in gesetzlichem Sinne liegt nicht vor. Als solcher kann nur ein zeitlich begrenztes, ungewöhnliches, schädigend einwirkendes Ereigniss im Betriebe angesehen werden. Ein solches ist doch nicht darin zu finden, dass ein Schiffsführer sich bei nasser Witterung längere Zeit auf Deck aufhält und dabei seine Kleidung durchnässt wird. Das bringt eben der Dienst eines Schiffers im gewöhnlichen Lauf der Dinge mit sich, denn gerade bei schlechtem Wetter ist die Anwesenheit des Schiffers auf Deck am Nothwendigsten, auch pflegen Seeleute gegen die Unbilden der Witterung abgehärtet und durch entsprechende Bekleidung (Oelzeug oder dergl.) geschützt zu sein. Es ist unmöglich, in der Durchnässung bei Regenwetter einen Betriebsunfall zu erblicken. Vielmehr muss es nur der schon vorhandenen Erkrankung oder krankhaften Veranlagung zuge-

schrieben worden, wenn etwas, dem jeder Seemann im normalen Verlaufe seines Dienstes täglich ausgesetzt ist, derartig nachtheilig auf den klägerischen Erblasser eingewirkt hat, dass er in der Folge tödtlich erkrankte. (H. N.)

Unberechtigte Entlassung. Ein Bootsmann klagt vor dem Gewerbegericht gegen einen Rheder auf \mathcal{A} 48 Schadenersatz, weil er ohne Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist entlassen worden ist. Beklagter beantragt Abweisung des Klägers, derselbe habe seinem Steuermann die Arbeit verweigert und sei deswegen mit Recht sofort entlassen worden. Das Gericht vernimmt zur Klarstellung der Sache den Steuermann als Zeugen, durch dessen Aussage dann erwiesen wird, dass Kläger, als ihm der Steuermann eines Morgens den Auftrag ertheilte, auf einem andern Fahrzeug des Beklagten Arbeit zu verrichten, hierauf erwiderte, er könne dies nicht, weil er sich zum Militär anmelden müsse, sowie, dass Kläger dann aber nicht am Morgen, sondern erst am Nachmittage desselben Tages fortgegangen ist, um sich zur Stammrolle anzumelden, und zwar, ohne dass ihm der Steuermann dies verboten hätte. In dem Umstande, dass Kläger am Vormittag die ihm aufgetragene Arbeit nicht verrichtet hat, kann nach Ansicht des Gerichts allerdings eine Weigerung des Klägers, seine Arbeitspflichten zu erfüllen, erblickt werden. Das Gericht verurtheilte den Beklagten jedoch in den geforderten Betrag, weil eine solche »einmalige« Arbeitsverweigerung nicht genügt, um die sofortige Aufhebung des Arbeitsverhältnisses ohne Einhaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist zu begründen, das Gesetz vielmehr hierfür das Vorliegen einer »beharrlichen« Weigerung des Arbeitnehmers seinen Arbeitspflichten nachzukommen fordert. Eine solche hätte hier erst dann vorgelegen, wenn Kläger von seinem Vorgesetzten zum zweiten Male aufgefordert worden wäre, sich an die aufgetragene Arbeit zu begeben, oder wenn er etwa sonstwie einem »wiederholten« Auftrage nicht Folge geleistet hätte. Dies war hier nicht der Fall. Der Steuermann hat sich bei dem ablehnenden Verhalten des Klägers zunächst beruhigt und hat ihm dann Mittags ohne Weiteres die Entlassung überbracht. Der Umstand, dass Kläger alsdann Nachmittags thatsächlich fortgegangen ist, um sich zur Stammrolle anzumelden, kann schon deshalb nicht als genügender Grund für seine Entlassung angesehen werden, weil Kläger nunmehr mit Erlaubnis des Steuermanns fortgegangen war, so dass auch nicht von einem unbefugten Verlassen der Arbeit im Sinne der Gewerbe-Ordnung die Rede sein kann. (H. N.)

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sattori & Berger passirten vom 1.—15. März 1900 den Kaiser Wilhelm-Kanal 486 Schiffe, dar. 269 Dampfer (incl. Schlepper) und 217 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 422 deutsche, 40 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 11 holländische, 9 englische und 4 russische Schiffe.

Rhedereividenden für 1899. Hamburg-Südamerikanische D.-Ges. 10%; Vereinigte D.-Gesellschaft, Kopenhagen, 10%.

Erhöhung der Seemannsgagen. Im Anschluss an die Verhandlungen, die am 9. März im Verein Hamburger Rheder gepflogen sind, wird eine Erhöhung der Gagen der Seeleute und Feuerleute um \mathcal{A} 5.— pro Monat am 1. April von den nachfolgenden Gesellschaften eingeführt werden: Hamburg-Amerika Linie, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Austral-Linie, Woermann-Linie, Deutsche Ostafrika-Linie, Kosmos-Linie, A. C. de Freitas & Co., C. Laeisz, Knöhr & Burchard Nachf., Continentale Rhederei, Deutsche Levante Linie, Nord-Ostsee-Rhederei, Gehrckens, Mathies.

Der Oberpräsident ersuchte die Handelskammer zu Kiel um eine gutachtliche Aeusserung über den Erlass von Vorschriften, betreffend die **Bemannung der Kauffahrtschiffe**. Die Schiffahrts-Commission hat über die Frage beraten, Consul Mohr berichtet hierüber. In dem vorgeschlagenen Bericht an den Oberpräsidenten wird ausgeführt, dass der Erlass besonderer gesetzlicher Vorschriften nicht erforderlich sei. Wenn etwas geschehen solle, so sei hierfür die See-Berufsgenossenschaft die richtige Stelle. Auch bezüglich der Mitführung von Steuerleuten und Maschinisten solle man von neuen gesetzlichen Bestimmungen absehen. Es genüge hierfür eine Abänderung der betreffenden Vorschriften über den Befähigungsnachweis. Den für die Steuerleute vorgesehenen Vorschriften könne zugestimmt werden, dagegen sei zur Zeit eine solche über Maschinisten III. Classe undurchführbar, es müssten hier zunächst neue Prüfungsvorschriften erlassen werden. Die von einer Seite gewünschte Festlegung des Begriffs »Vollmatrose« sei sehr schwer durchführbar. Die Nationalitätenfrage solle man nicht weiter verfolgen. Die Kammer genehmigt den Bericht.

In einer Versammlung der Section IV der See-Berufsgenossenschaft in Danzig wurde über die **Ueberwachung des Tiefganges** der Seefahrzeuge durch die Genossenschaft beraten. Die Mitglieder der Section glauben, dass ein Bedürfniss zur Festsetzung einer Tiefadelinie für deutsche Schiffe nicht vorhanden sei, da die seeamtlichen Verhandlungen nur wenige Fälle nachweisen, in denen anzunehmen ist, dass durch zu tiefes Beladen der Schiffe Schaden entstanden ist. Sollte aber von einer Beaufsichtigung des Tiefganges nicht abgesehen werden können, so erklären sie: 1) dass die in England eingeführte Tiefadelinie zu verwerfen ist, weil sie die Eigenschaften und Typen der Schiffe nicht genügend berücksichtigt; 2) dass die Beaufsichtigung des Tiefganges der Competenz der See-Berufsgenossenschaft unterliegen muss, da der Gegenstand zu den Maassregeln der Unfallverhütung gehört.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 19. März. Unter den zahlreichen Eingängen sind zu erwähnen: Jahresberichte des Vereins Deutscher Seeschiffer, des Hamburger Seemannsamtes und des Magdeburger Schiffer-Vereins. Der Entwurf zu einem Hafenhandbuch und zu einem Handbuch der südamerikanischen Küste, beide herausgegeben von der Deutschen Seewarte, finden, nachdem einige Unklarheiten hinsichtlich des Zweckes beider Erscheinungen beseitigt sind, beifällige Aufnahme. Zur Tagesordnung »Art. 16 des Seestrassenrechts« hält ein Mitglied ein eingehendes Referat. Der Referent giebt zunächst einen historischen Rückblick über die in diesem Sinne seit 1862 gegebenen Verordnungen und liefert hierauf gestützt den Nachweis, dass die Fassung des Abs. 2 dieses Artikels in der gegenwärtig gewählten Form eine notwendige Folge früherer Seeamtssprüche und Gerichtsentscheidungen sei. Aus allen citirten Urtheilssprüchen geht eine Warnung an den Schiffsführer dahin lautend hervor, im Nebel, wenn er ein anderes Signal hört, dessen Richtung nicht auszumachen ist, die Maschine zu stoppen. An diese Ausführungen knüpft sich noch ein kurzer Meinungsaustausch, in dem von einer Seite hervorgehoben wird, dass unter Berücksichtigung der geschilderten Nebenumstände das Stoppen der Maschine im Allgemeinen wohl zu empfehlen sei, jedoch dann, wenn ein Schiff ausser dem Signal vorlicher als dwars hinter sich das Signal eines Schiffes hört, zu verhängnissvollen Folgen führen kann. Ein Mitglied theilt mit, dass sich Herr Professor Voller erboten habe, dem Verein einen Vortrag über »Telegraphie ohne Draht« zu halten, besonderer Umstände halber aber erst nach Ostern.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 21. März. Als Mitglied wird Herr Capt. Carlsson, D. »Roma« aufgenommen; zwei weitere Capitane sind zur Aufnahme vorgeschlagen. Unter den Eingängen ist ein Schreiben des Königl. preuss. Ministers der öffentlichen Arbeiten insofern bemerkenswerth, als daraus hervorgeht, dass auf eingereichte Beschwerden über die mangelhafte Befuerung der Oderbank, »Erhebungen angestellt sind, von deren Ergebniss es abhängen wird, ob und in welcher Weise die Befuerung der Oderbank stattfinden soll. — Mit der Herstellung einer neuen Leuchtfeueranlage für Arcona, für welche ein electricisches Blitzfeuer von 22 Seemeilen Sichtweite geplant ist, wird alsbald begonnen werden.« Sodann beschäftigt den Verein eine von befreundeter, absolut zuverlässiger Seite ihm gemachte Mittheilung dahinlautend, dass kürzlich der Herr Reichskanzler in einer Eingabe ersucht sei, die Inhaber ausländischer Seeschifferspatente zur Führung deutscher Kauffahrteischiffe zuzulassen, mit der Motivirung »es herrsche Mangel an deutschen Segelschiffscapitänen«. Der Referent über dieses Thema hatte sich an den Wirkl. Geh. Admiralitätsrath Perels mit der Bitte gewandt, ihm mittheilen zu wollen, ob die jetzige deutsche Seegesetzgebung Inhabern ausländischer Befähigungsnachweise die Führung deutscher Schiffe gestatte. Die Antwort lautete verneinend, bis auf den Fall, wenn ein deutscher Consul im Auslande aus besonderen Gründen gezwungen sei, einen Führer auf ein deutsches Schiff einzusetzen, er dann berechtigt sein soll, falls Deutsche nicht am Platze sind, auch einen qualificirten ausländischen Seemann mit der Führung zu betrauen. Nach Erledigung dieses Punktes gesselte der Referent die erwähnte Eingabe, deren Verwirklichung eine Schädigung der wirtschaftlichen Stellung des deutschen Schiffsführers bedeute und deren einziger Erfolg nur eine abschlägige Antwort sein könne. Nur völliger Mangel an Patriotismus habe einen Deutschen zu einem derartigen Schritt bewegen können. Dass aber die Eingabe von einem Deutschen, von einer deutschen Segelschiffsbrederei ausgegangen ist, bestätigt ein Mitglied, dem der Absender seine Absicht mündlich bestätigt hat. Wenn der Verein in dieser Sitzung noch nicht in Form einer Resolution zum Vorgehen der ungenannten Rhederei Stellung nimmt, so geschieht es lediglich aus dem Grunde, weil man beabsichtigt, erst vom Herrn Reichskanzler eine schriftliche Bestätigung abzuwarten. Ist diese eingegangen, dann wird sich der Verein abermals und endgültig mit dem Thema beschäftigen. — Hierauf wird in eingehender Weise über die mangelhaften Rettungsvorrichtungen an Bord der Fährdampfer im Hamburger Hafen gesprochen und beschlossen, eine daraufbezügliche schriftliche Beschwerde an den Hafeninspector einzureichen. — Ein Mitglied bemerkt zum Schluss noch, die officiellen Eisberichte für die Ostsee würden zweifellos werthvoller für die Interessentenkreise, nämlich die Nordsee-Rhedereien sein, wenn auch die Lufttemperatur angegeben wäre. Man könnte aus derartigen Aufzeichnungen leichter einen Schluss über die Zweckmässigkeit, ein Schiff nach der Ostsee zu senden, ziehen, als ohne dieselben. Es wird beschlossen, den zuständigen Küsteninspector von den Wünschen in Kenntniss zu setzen. Nächste Sitzung am 28. März. Tagesordnung: Auslegung eines Feuerschiffs am Mittelgrund unterhalb der Kugelbake.

Verein Deutscher Capitane und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 5. März abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein und 1 früheres Mitglied wieder aufgenommen. — Hierauf wurde zu der Tages-

ordnung »Vorgehen der Hamburg-Amerika-Linie gegen den Verein anlässlich der Verhandlungen auf den diesjährigen Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins« übergegangen. In Verfolg der Beschlüsse der letzten Versammlung hatte der Verwaltungsrath des Vereins in seiner Sitzung vom 13. d. M. sich nochmals mit der Frage beschäftigt und war im Sinne der Ansichten der Mitglieder dieser Körperschaft ein Schreiben ausgearbeitet worden, in welchem einerseits die Ausführungen der Delegirten des Vereins vertreten und begründet waren, andererseits Stellung zu einigen Punkten des Rundschreibens der Hamburg-Amerika-Linie an ihre Capitane und Officiere genommen wurde. Der Verwaltungsrath beantragt, dieses Schreiben an die Packetfahrt zu senden und dann der Öffentlichkeit zu übergeben. Nach einer sehr eingehenden und lebhaften Debatte wurde zuerst darüber abgestimmt, wer von den Anwesenden voll und ganz auf dem Boden der Ausführungen der Delegirten auf dem diesjährigen Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins stehe. Die Abstimmung ergab 47 Stimmen für die Richtigkeit dieser Ausführungen, 13 Stimmen dagegen. Die weitere Frage lautet, ob das vorgeschlagene Schreiben veröffentlicht werden solle oder nicht. Die Abstimmung ergab 40 Stimmen für die Veröffentlichung, 19 Stimmen dagegen, während 1 Herr sich der Abstimmung enthielt.

Briefe deutscher Capitane.

Mitte Januar d. J. lud ich in Huelva von der »Société française« eine Ladung Mineral — »Eisenpyrit« im Connossement genannt — für Dünkirchen. Das Mineral hat in trockenem Zustande eine entfernte Aehnlichkeit mit Cement und soll aus 52% Schwefel und 48% Eisen bestehen, so dass Rückstände nicht darin vorhanden sind. Da es in Huelva eine Zeitlang unablässig geregnet hatte, war das Mineral total durchnässt, fühlte sich aber nicht feuchter an, als etwa Gartenerde. Ich lud es deswegen ohne Bedenken bis auf einen Bahnzug voll, dessen Inhalt in den wasserdichten, eisernen Wagen wie dünner Brei hin- und herschüttelte. Ich wies den Zug und nachträglich noch einige andere Wagen voll zurück zur grössten Entrüstung meiner Abladerin, der »Société française«, die mir mit allen möglichen und unmöglichen Folgen drohte. Nach erfolgter Beladung ging ich in See.

Als ich Cap Vincent passirt hatte, kam ich quer in eine hohe westliche See, in welcher das Schiff hart arbeitete. Während der Nacht entstand etwas Steuerbord-Schlagseite, die sich am nächsten Morgen bis zu 6—8° vergrösserte. Gegen Mittag, als der Zustand des Wetters es erlaubte, öffnete ich die Vorluke und sah zu meinem Schrecken, dass der hochaufgetrimmte Haufen im Vorraum um mehrere Fuss gesunken war, während unten im Raum eine mehrere Fuss tiefe breitartige Masse hin und her wogte und sich allmählich nach Steuerbord schob. Da unser Ballasttank No. 3 (unter der Maschine) der Länge nach getrennt ist, liess ich die Backbordhälfte 36 Tons auflaufen und die Achterluke öffnen. Hier fand ich auch die Ladung stark zusammengesunken, jedoch ziemlich trocken. Wir trimmten nun etwa 40 Tons nach Backbord hinüber und bekamen das Schiff wieder gerade. Um im Gross- und Vorraum, die nicht getrennt sind, ein weiteres Uebergehen nach Kräften zu verhindern, errichteten wir eine Art von Schott, indem wir zu beiden Seiten der Mittschiffsstützen unsere hölzernen Decklaststützen (wir fahren im Sommer mit Holz) lose anlaschten, 4 Lagen hoch. Dies Schott beschwerten wir dann mit Säcken voll Mineral und brachten dasselbe dadurch zum Untersinken in den Brei, der so zähe war, dass man sich

nicht selber befreien konnte, wenn man bis zu den Knien hineingesunken war. Allmählig arbeitete sich das Schott bis auf den Schiffsboden hinab und wirkte ausgezeichnet.

Es ist mir nicht erklärlich, woher mit einem Male so viel Wasser in das Mineral kam, aber es wurde je länger desto dünner. Hätte ich von befreundeter Seite keine Warung erhalten, so hätte ich mir wahrscheinlich eine ganze Breiladung aufschwätzen lassen, da ich mir dachte, dass Wasser liefe ab. Es wäre mir dann wahrscheinlich ebenso ergangen wie dem Kieler Dampfer „Signal“, der mit derselben Ladung zweimal Nothdüfen anlaufen musste, einmal Lissabon und später Brest. Der Capitän hat sogar von der Ladung löschen müssen, um sie zu trocknen, und wie ich hörte, einen Monat Reise von Huelva nach Goolo gehabt. Wahrscheinlich hatte „Signal“ keine getrennten Ballasttanks und in solchem Falle geht das Ueberschieseln der flüssigen Ladung natürlich rapide vor sich. Das Merkwürdigste bei der Sache ist, dass dieser Brei bei ruhigem Schiff scheinbar

ganz erstarrt, sodass man darauf gehen kann. Das geringste Schlingern setzt die ganze Masse wieder in Bewegung und nach kurzem Arbeiten ist sie wieder so dünn wie zuvor. Beim Löschen in Dünkirchen hatte ich keine Schwierigkeit, die Arbeiter kannten Das schon.

Es wäre mir sehr interessant, zu hören, ob von den Lesern der „Hansa“, zwischen denen sich sicher viele Erfahrer befinden, ähnliche Erfahrungen gemacht sind. Mir scheint, die Versicherung solle sich ins Mittel legen: jedenfalls nehme ich die Ladung nicht wieder, ohne meine Räume in Längs- und Quersächer getheilt zu haben durch 4—5 Fuss hohe Schotten.

R. Tamm, Führer des D. „Taygeta“-Flensburg.

Berichtigung. In No. 11 Seite 125 Zeile 8 von oben muss es statt 30° 30' heissen.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung a. Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“ D. R. P. No. 82064 u. 97570.

Vorteile: Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Absperrung. — Vermeidung des Vorrückens von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparnis an Schmiermaterial.
Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.
 Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vortzöglich für Pumpen mit hohem Druck

Dynamobürsten „System Endruweit“, aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschendichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlenschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten. Stromabnahme funkenlos. Widerstand und Reibung minimal. Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen. Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust. Abnutzung gering. Bedienung einfach. Preise billig.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhebereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: „Hamburg“, „Kiautschou“.
 Norddeutscher-Lloyd: „Aller“, „Kaiserin Maria Theresia“, „Hannover“, „König Albert“.
 Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
 Kriegsschiffe, Englische Marine: „Russel“, „Exmouth“, „Mentagu“, „Espiegle“, „Success“, „Siren“, „Lively“, „Sprightly“.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer „Coatit“,
 — Holländische Marine: Kreuzer „Zeeland“, „Utrecht“, „Noord Brabant“, „Edi“, „Serlang“, „Koningin Regentes“,
 — Russische Marine: Kreuzer „Bogatyr“,
 — Japanische Marine: Kreuzer „Yakumo“, „Mikasa“.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Sartori & Berger,

Kiel, Brunsbüttel und Holtenau,

Ost- und Westmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Dampfschiffs-Rhederei. Lieferung von Bunkerkohlen.

Agentur für verschiedene Dampfschiffslinien und See-Asscuranzen.

Tägliche Dampfschiffsverbindung mit Dänemark und Schweden über Korsör und Kopenhagen, auch Expedition vieler Dampfschiffe nach der Ostküste Schleswig-Holsteins, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Bremen und Gothenburg.
 Telegramm-Adresse: Sartori-Kiel.

C. L. Holtz, Westrauderfehn (Ostfriesland)

verfertigt und empfiehlt

Schiffslaternen aller Art in Kupfer, Messing und Eisenblech.

Laternen ausser regulirbar D. R. G. M. 94336.

= Von der Seewarte als zweckmässig und praktisch erklärt =
 Empfehlungsschreiben vieler Capitäne.

F. J. C. Gätje,

Ship-Chandler.

Lager von

Schiffsproviand und Materialien.

HAMBURG, 1. Vorsetzen 21.

Mikrophon Amt I. 4503.

Gebrüder Päglow

Hamburg — Kl. Grasbrook.

Maschinenfabrik,

Schiffs- u. Kesselschmiede,

Reparatur-Werkstätte

♦ für Metallarbeiten aller Art. ♦

Fernsprecher Amt 1, 6133.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 13.

Hamburg, den 31. März.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte. (Schluss.) — Der Art. 16 des See-Strassenrechts. — Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts. — Seeamtsverhandlungen. — Bericht des Seemannsamtes zu Hamburg. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsberichte. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

Beim Schluss des ersten Quartals (No. 13) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer des zweiten Quartals (14) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

Der Reichstag hat am 26. d. M. zum Entwurf der neuen Seemannsordnung Stellung genommen und nicht, wie verschiedentlich angenommen wurde, die Vorlage schnell durchgepeitscht, sondern sie einer Commission von 21 Mitgliedern überwiesen. Wir sind der gesetzgebenden Körperschaft für diesen Schritt aufrichtig dankbar, zeigt er doch, dass man in parlamentarischen Kreisen die ausserordentliche Bedeutung, die dieses Gesetz für die schiffahrt-treibende Bevölkerung hat, zu würdigen weiss. Die stenographischen Aufzeichnungen über die Reden im Plenum des Reichstages schliessen nicht aus,

dass manche aus seemännischen Kreisen hervorgegangenen Wünsche, deren Erfüllung an der Wasserkante als aussichtslos galt, in der Reichstagscommission eingehender Berücksichtigung unterzogen werden dürften.

Es wird der ganzen Beredsamkeit des Geh. Ober-Reg. v. Jonquières, der mit Recht der Vater des Entwurfes genannt wird, bedürfen, um wenigstens einzelne Commissionsmitglieder von der Zweckmässigkeit der gewählten Fassung des Entwurfes zu überzeugen. Material, um so ziemlich allen Einwänden zu begegnen, haben dem geschätzten Beamten die Verhandlungen auf dem letzten Vercinstage des Deutschen Nautischen Vereins geliefert. Dort haben, mit Ausnahme des Seeschöffengerichts und des Coalitionsrechtes für Seeleute, alle Punkte Erwähnung gefunden, welche in der ersten Lesung über die Vorlage von den einzelnen Abgeordneten berührt worden sind. Da selbst die socialdemokratischen Redner nicht mehr an die Gewährung des Coalitionsrechtes auf See zu glauben scheinen, darf man dieses Thema wohl übergehen. Anders steht es mit den Seeschöffengerichten. Ihre Einführung ist von antisemitischer und socialdemokratischer Seite, von

einem Mitgliede des Centrums und dem Abg. Dr. Hahn (bei keiner Partei) befürwortet worden, während der freisinnige Abgeordnete Freese von der Commission eine Lösung erwartet; im Sinne der Regierung, also gegen die Seeschöffengerichte, sprachen ein conservativer und ein nationalliberaler Abgeordneter. Wir können nicht umhin, unser Erstaunen darüber auszudrücken, dass die Mehrheit der Redner einer Einrichtung das Wort redet, die selbst von ziemlich linksstehenden Seeleuten für ein zweischneidiges Schwert gehalten wird. Lediglich Vortheile würden aus derartigen Standesgerichten den unteren Seeleuten, mehr Nach- als Vortheile den Schiffsofficiern und ausschliesslich Nachtheile den Schiffsführern erwachsen. Wir nehmen keineswegs die Rechtsprechung in Schutz, wie sie von den Seemannsämtern in einzelnen Fällen geübt wird, aber wir bemerken, wer mit dem Urtheil des Seemannsamtes nicht einverstanden ist, der wende sich an das ordentliche Gericht. Dort wird auf Grund des bestehenden Gesetzes Recht gesprochen; und Das entspricht doch allen Wünschen. Den heftigen Gegnern der seemannsamtslichen Rechtsprechung muss aber doch gesagt werden, dass manches leichtere Vergehen gegen die Disciplin, für das ein Seemannsamt, nicht ganz mit Unrecht, nur eine Rüge oder eine ganz geringfügige Geldstrafe kennt, einem ordentlichen Gericht zur Beurtheilung unterstellt, für den Gesetzesübertreter entschieden unangenehmere Folgen deshalb haben würde, weil sich der juristisch gebildete Richter streng an das Gesetz hält. Jede Sache hat eben zwei Seiten. —

Zum Schluss soll noch mit grösster Genugthuung erwähnt werden, dass im Allgemeinen für die Wiedereinführung der Prügelstrafe, auf Schiffsjungen angewandt, unter den Abgeordneten keine besondere Stimmung vorzuherrschen scheint. Wir stehen auf dem Standpunkt, dass die Aufrechterhaltung der Disciplin unter der alten Seemannsordnung, ohne erlaubte Prügelstrafe, keine Beeinträchtigung erfahren hat. »Im geeigneten Augenblick ein gesunder Hieb,« meinte Herr von Jonquières, »kann für einen widerspenstigen Jungen nicht schaden.« Gewiss nicht. Das geschieht heute und wird auch weiterhin nicht ausbleiben. Aber zwischen einem gelegentlichen kleinen Denkkettel und dem gesetzlich erlaubten Recht der körperlichen Züchtigung liegt eine weite Kluft. Macht man die Prügelstrafe legitim, dann ist jeder Brutalität Thür und Thor geöffnet. Wir können übrigens sagen, dass die meisten Capitäne jüngerer Jahrgänge und so ziemlich alle Schiffsofficiere diesen Standpunkt vertreten. — Des Weiteren auf die im Reichstage am 26. d. M. gemachten Erörterungen einzugehen, müssen wir uns versagen. Aufrichtig zu wünschen bleibt, dass es der zur Seemannsordnung eingesetzten Reichstags-

commission gelingen möge, an die Oeffentlichkeit mit Vorschlägen zu treten, deren Verwirklichung den deutschen Seeleuten einst zum Segen gereichen. Manche an der Wasserkante zur Welt gekommenen Anträge werden nicht erfüllt werden, weder die extremen nach der einen oder anderen Seite, hoffen wir aber, dass den billigen Wünschen Rechnung getragen werde. Denn der Tüchtigkeit und Fähigkeit unserer Seeleute ist es nicht zum Wenigsten zu danken, wenn unsere geliebte schwarz-weiss-rothe Flagge von allen Nationen hochgeachtet im Weltverkehr dasteht.

Aus dem **Bericht der Hamburg-Südamerikanischen D.-Ges.** geht hervor, dass das verflossene Geschäftsjahr im Ganzen befriedigende, wenn auch nicht nach allen Richtungen hin gleich gute Resultate geliefert hat. Dem anerkannt richtigen Princip folgend, hat die Rhederei in ihrer Flotte altes Material durch neues ersetzt. Zu den neueingetretenen Schiffen, die bereits im Laufe des Geschäftsjahres Gelegenheit hatten, sich gut zu bewähren, gehören »Cintra« und »Tijuca,« während »Cap Frio« nach sehr befriedigender Probefahrt seine erste Reise angetreten hat und »Cap Roca« sowie »Cap Verde« dem Zeitpunkt bald entgensehen, an dem sie in Dienst gestellt werden. Des Weiteren beschäftigt sich der Bericht mit dem letztjährigen Frachtenstand, der vom La Plata befriedigend, dagegen in Brasilien ungünstig war. Auch das Auftreten der Pest in Portugal, sowie ähnliche in Santos und Rosario vorgekommene Krankheiten haben auf das Frachtgeschäft einen schädigenden Einfluss ausgeübt. Unter Bezugnahme auf die Süd-Brasil-Fahrt lesen wir folgende bemerkenswerthe Stelle:

»Ueber eine Erneuerung des mit Ende December abgelaufenen Pool-Vertrages für unsere Süd-Brasil-Fahrt hat mit den Herren A. C. de Freitas & Co. leider eine Verständigung nicht erzielt werden können, so dass wir mit dem 1. Januar d.J. beginnend, eigene 14 tägige Expeditionen nach den südbrasilianischen Häfen in's Leben gerufen haben. Zudem ist uns von gen. Firma auf unseren drei Linien ein Concurrenzkampf aufgenöthigt worden, dessen Beendigung zur Zeit noch nicht abzusehen ist, der uns aber bewogen hat, unsererseits eine Concurrenzlinie nach dem Adriatischen Meere einzurichten, deren einmal monatliche Expeditionen bereits im Januar begonnen haben.

Am Schluss des Berichtsjahres hatte die Rhederei leider zwei ernstere Unglücksfälle, von denen sie sonst im ganzen Jahre verschont geblieben war, zu verzeichnen. Die Dampfer »Tucuman« und »Pelotas« kamen auf Grund. Ihre durch die Havarien erlittenen Beschädigungen sind aber soweit wieder hergestellt, dass sie innerhalb einiger Wochen für die Rhederei nutzbringend verwerthet werden können. Nach reichlich vorgenommenen Abschreibungen beträgt der Reingewinn der Gesellschaft M 1 200 546,86. Nach Abzügen für Tantième-

Conto und Saldo-Vortrag auf 1900, verbleiben $\text{M} 1\,125\,000$, die zur Auszahlung an die Actionäre kommen. Das bedeutet eine Dividende von 10 pCt. Nach den zusammengestellten Listen der Herren Toosbuy & von Appen umfasste die Dampferflotte der Gesellschaft am 1. Januar 1900 einen Raumgehalt von 108 309 Brutto-Reg.-Tons. Die Neubauten »Cap Roca« und »Cap Verde« nicht mit eingerechnet.

Die **Deutsche Levante-Linie**, Hamburg, bringt ihrem **Geschäftsbericht** gemäss, $\text{M} 280\,000$, gleich 7 % Dividende, zur Vertheilung an die Actionäre, trotz ungünstiger Conjunction und trotzdem eine Anzahl neu angeschaffter Schiffe erst durchschnittlich etwa sechs Monate nutzbringend zu arbeiten vermochten. Durch die im Laufe des Jahres erfolgte Capitalserhöhung von $\text{M} 2\,200\,000$ auf vier Millionen konnte die Flotte von 15 auf 20 Dampfer vergrössert werden. Die vergrösserte Flotte machte es der Rhederei möglich, nicht nur die directen Expeditionen ab Hamburg zu vermehren, sondern auch — damit gleichzeitig einem Wunsche der Reichsregierung entsprechend — im October eine neue monatliche Linie ab Hamburg und Antwerpen nach der Syrischen Küste einzurichten. Diese Neuschaffung kann insofern als Schlussstein der vorläufigen Aufgabe betrachtet werden, als damit nun sämtliche Haupthäfen des östlichen Mittelmeeres von Malta ab, des Schwarzen und Azowschen Meeres, sowie der Donau in regelmässige Schiffsverbindungen mit Hamburg und Antwerpen gebracht sind. Der ausgehende Frachtverkehr war befriedigend; rückkehrend dagegen machten das Auftreten der Pest in Aegypten und die schlechten Ernten einen bösen Strich durch die Rechnung. Die Aussichten für das laufende Jahr sind im ausgehenden Verkehr günstige, rückkehrend steigen und fallen sie natürlich mit den diesjährig zu erwartenden Ernten.

Aus dem **Berichte** des Vorstandes der „**Deutschen Ost-Afrika-Linie**“ geht hervor, dass das gegen das Vorjahr günstigere Resultat des Geschäftsjahres 1899 hauptsächlich der Zunahme des ausgehenden Verkehrs zuzuschreiben ist. Nicht minder begünstigt wurde die Geschäftslage dadurch, dass die schon im vorjährigen Bericht erwähnte Kündigung eines Vertrages mit der portugiesischen Regierung die Rhederei von dem Rückgang des Milreis-Curses unabhängig machte. Der Betriebsüberschuss der Gesellschaft beträgt $\text{M} 1\,308\,016,47$, von denen $\text{M} 885\,381,35$ zu Abschreibungen auf das schwimmende Inventar und $\text{M} 300\,000$ zum Auskehren einer Dividende von 6 pCt. auf ein Actiencapital von 5 Millionen Mark verwendet werden sollen. Von grösseren Unglücksfällen ist die Rhederei im Laufe

des Geschäftsjahres nicht betroffen worden. Sodann wendet sich der Bericht den noch in Aller Erinnerung befindlichen Vorgängen vor Durban zu, wo britische Kriegsschiffe die deutschen Reichspostdampfer »Bundesrath«, »General« und »Herzog« in der Annahme Kriegscontrebande unter der Ladung zu finden, aufbrachten. Das Resultat war bekanntlich durchaus negativ und die Schiffe mussten sämtlich wieder freigegeben werden. Hierüber sowie über die Erneuerung des Subventionsvertrages zwischen Rhederei und Reich lesen wir Folgendes:

»Die Schäden, die die Linie durch dieses Vorgehen der englischen Kriegsschiffe erlitten hat, lassen sich noch nicht übersehen. Die deutsche Reichsregierung hat sich der Angelegenheit in nachdrücklichster Weise angenommen, und es steht zu hoffen, dass uns eine Entschädigung seitens der englischen Regierung zu Theil werden wird. — Da unser Subventionsvertrag mit dem Deutschen Reiche zu Anfang des Jahres 1901 abläuft, so haben wir der deutschen Regierung Vorschläge betreffend die Erneuerung desselben für einen ausgedehoteren und den Verhältnissen entsprechend verbesserten Postdampferdienst unterbreitet. Diese Vorlage wird demnächst den Reichstag beschäftigen. Wenn, wie wir hoffen, die Vorlage Annahme findet, wird voraussichtlich eine Neugestaltung unserer Gesellschaft notwendig werden, um die fernere Ausdehnung unseres Betriebes und die erforderliche Anschaffung weiteren Betriebsmaterials zu ermöglichen.«

Aus Antwerpen erhalten wir von sehr geschätzter Seite unter dem Titel „**Einigung des Seerechts**“ folgendes Schreiben: »Wir berichteten vor einiger Zeit, dass die Kammer der englischen Rheder die auf der internationalen Conferenz für Seerecht in London gefassten Beschlüsse einstimmig gebilligt hat. Ein noch bedeutenderer Schritt ist soeben durch die englischen Mitglieder des »Comité maritime international« unternommen worden, indem dieselben dem englischen Unterhaus einen mit den Beschlüssen der Londoner Conferenz übereinstimmenden Gesetzentwurf vorlegten. Dieses Project ist von Herrn Charles M'Arthur, Sir Donald Currie und allen hervorragenden, dem Parlament angehörnden Vertretern der Schifffahrt unterzeichnet und steht in erster Linie auf der Tagesordnung des englischen Unterhauses. Hieraus geht die Bedeutung, welche die Arbeiten des »Comité maritime international« nach sich zieht, hervor, und verspricht der im October 1900 in Paris stattfindende Congress sehr interessant zu werden.

Das Chronometer auf der Deutschen Handelsflotte.

Von E. Knipping.

(Schluss.)

Bei einigermaassen guten Uhren werden die gefundenen Unterschiede in der »Länge nach A« und »Länge nach B« eine einfache Reihe bilden,

deren Gesetzmässigkeit in See bald hervortritt, und die dazu benutzt werden kann, auch an solchen Tagen, wo man nur einer Höhe und Länge nach A habhaft werden konnte, trotzdem auch die Länge nach B zu bestimmen. Wäre z. B. die Länge

am 11. 12. 13. 14. 15. Tage in See nach B um 2' 2' 4' 3' 3' grösser gewesen als nach A, so würde sie am 16. Tage nach B etwa 4' grösser sein als nach A, wenn nur eine Höhe nach A an dem Tage beobachtet werden konnte.

Mit Vergleichen. Fälle, wie der eben angenommene, dass man manchmal nur einer einzigen Höhe habhaft werden kann, führen über kurz oder lang von selber dazu, A und B unmittelbar mit einander zu vergleichen. Man verfährt dabei genau so wie bei jeder anderen Beobachtung.

Der 1. Beobachter ruft, wenn A die 60. Secundo anzeigt, Null! wobei der 2. Beobachter die Zeit nach B notirt. Dann ruft der 2. Beobachter, wenn B die 60. Secunde anzeigt, Null! wobei der 1. Beobachter die Zeit nach A notirt. Fünf Secunden vorher bereitet Achtung! auf den Nullruf vor. Das Mittel aus beiden Vergleichen gilt als Unterschied A—B, der immer positiv oder + gerechnet wird, ebenso wie die Stände. In der Cladde steht z. B.:

	st	m	s	st	m	s
A	0	15	0	0	15	43
B	0	26	17	0	27	0

Unterschied A—B = + 11 48 43 + 11 48 43

Die Erfahrung lehrt Einen bald, wann man die 2. Vergleichung entbehren kann.

Um von der Zeit nach A auf die nach B überzugehen, lautet dann die Regel: Man zieht von der Zeit nach A den entsprechenden Unterschied ab. $A - (A - B) = A - A + B = B$.

Werden anfänglich die beiden Uhren vielleicht nur nach Bedarf verglichen, so wird man bald einsehen, dass es am bequemsten ist, beide täglich zu einer bestimmten Zeit zu vergleichen. Man wird also eine besondere Spalte für die Unterschiede A—B anlegen.

Ist man so vorbereitet, so notirt man die Zeit immer nach A, addirt den Stand von A und findet so die G. Z. nach A. Dann zieht man von der Zeit nach A den Unterschied A—B ab, addirt den Stand von B und findet die G. Z. nach B. (Ein Zahlenbeispiel folgt später.)

Der Vortheil der unmittelbaren Vergleichung beider Uhren besteht darin, dass die Zeit immer nach ein und derselben Uhr, z. B. A notirt wird, was einem Wechsel vorzuziehen ist, dass jeder Beobachter, falls zwei da sind, die Länge nach A und B ebenso bequem bestimmen kann wie sonst nach A oder B, und dass die Unterschiede A—B eine einfache Reihe bilden, deren Gesetzmässigkeit noch schneller und deutlicher hervortritt als die der vorher erwähnten Reihe >Länge nach A< -- >Länge nach B,< weil

in der A—B Reihe keine fremde Grösse, d. h. kein Höhenfehler mehr enthalten ist.

Auch bei der Beobachtung von Zeitsignalen im Hafen gestaltet sich die Bestimmung der Stände und Gänge am bequemsten, wenn man immer nach derselben Uhr das Signal beobachtet und beide Uhren täglich kurz vor oder nach dem Signal vergleicht, obwohl man auch jede Uhr für sich ein um den andern Tag mit dem Signal vergleichen könnte, z. B. A Montag und Mittwoch, B Dienstag und Donnerstag usw.

Bis man Sicherheit erlangt hat, empfiehlt sich die Anwendung beider Verfahren nebeneinander, d. h. ohne und mit Vergleichen, zur Controlle.

Die Buchführung bei drei Uhren kann sich Jeder nach eigenem Ermessen ausbilden, nur sollte sie möglichst übersichtlich sein und gestatten, die G. Z. nach jeder einzelnen Uhr immer nach derselben rein mechanischen Regel zu finden, weil dann Versehen so gut wie ausgeschlossen sind. Die folgende Form soll also durchaus nicht in allem als bindend angesehen werden.

1) Der erste Theil, **Stände**, bietet nur zu der Bemerkung Anlass, dass die Vorzeichen überall fehlen, weil alle Stände positiv sind. Die Regel lautet dann immer:

Die Zeitangabe der Uhr, vermehrt um ihren Stand, giebt die Greenwicher Zeit.

2) Der zweite Theil, **Unterschiede**, ist das Ergebnis der Cladderechnung unter 4. Auch hier bei 2, fehlen die Vorzeichen, weil alle Unterschiede positiv sind. Die Zeit wird bei jeder Beobachtung nach A notirt. Will man wissen, was B bei einer Beobachtung zeigte, so lautet die Regel immer:

Die Zeit nach A, vermindert um den Unterschied A—B, giebt die Zeit nach B. Entsprechend bei C.

Die dritte Spalte der Unterschiede, B—C, dient nur zur Controlle der Vergleichen.

Der oberste Werth 0 25 1 für den 14. Tag ist, wie aus der Cladderechnung unter 4) an demselben Tag ersichtlich, durch unmittelbare Vergleichung von B und C gefunden worden. Man kann den Werth aber auch auf einem anderen Wege finden, indem man für denselben Tag den ersten Unterschied (A—B) vom zweiten (A—C) abzieht. Man erhält dann

	st	m	s		s
A—C	0	11	51	oder bald kürzer, nur die Secunden berücksichtigt.	51
A—B	11	46	50		50
Rest B—C	0	25	1		1

denn $(A - C) - (A - B) = A - A + B - C = B - C$.

Am 15. Tag hat man ähnlich: 51 von 55 giebt 4
 „ 16. „ „ „ „ 51 „ 59 „ 8usw.,
 so dass die Vergleichen richtig sind.

3) Zum Beispiel ist nur zu bemerken, dass der

Deutlichkeit wegen angenommen ist, dass alle drei Uhren ihren Gang beibehalten haben, so dass sie die G. Z. übereinstimmend angeben. Aus demselben Grunde sind alle Rechnungen nur auf volle Secunden ausgeführt, da die volle Secunde bei den Beobachtungen immer genügt. Will man die Genauigkeit bei den Vergleichen weiter treiben,

auf $\frac{1}{2}$ oder $\frac{1}{4}$ Secunden, so steht dem nichts im Wege.

4) Bei der **Cladderechnung** ist vorausgesetzt, dass man im Vergleichen schon einige Uebung erworben und darum die 2. Controllvergleichung zwischen denselben zwei Uhren schon aufgegeben hat. —

1) Stände.

Bem. Alle Stände positiv oder $+$.

Tag	A			B			C		
	st	m	s	st	m	s	st	m	s
14.	0	4	13	11	51	3	0	16	4
15.	0	4	12	11	51	3	0	16	7
16.	0	4	11	11	51	2	0	16	10
17.	0	4	10	11	51	2	0	16	13

usw.

2) Unterschiede.

Bem. Alle Unterschiede positiv oder $+$. (Cladderechnung siehe unten.)

Tag	A—B			A—C			B—C		
	st	m	s	st	m	s	st	m	s
14.	11	46	50	0	11	51	0	25	1
15.	11	46	51	0	11	55	0	25	4
16.	11	46	51	0	11	59	0	25	8
17.	11	46	52	0	12	3	0	25	11

usw.

3) Beispiel der Ableitung der mittleren Greenwicher Zeit.

Beobachtet am 15. Tage nach A um 9 st 2 m 42 s vorm.

Tag	A zeigte			A—B immer abziehen			A—C immer abziehen			B—C zuzählen		
	st	m	s	st	m	s	st	m	s	st	m	s
15.	9	2	42	9	2	42	9	2	42	9	2	42
				11	46	51	0	11	55			
immer zuzählen				9	15	51	8	50	47			
Stand v. A	0	4	12	Stand v. B.	11	51	3	Stand v. C.	0	16	7	
M. G. Z. n. A.	9	6	54	M. G. Z. n. B.	9	6	54	M. G. Z. n. C.	9	6	54	vorm.

4) Cladderechnung der Vergleichen.

Tag	A			B			C			B—C		
	st	m	s	st	m	s	st	m	s	st	m	s
14.	9	6	0	9	19	10	9	7	0	9	21	0
							8	55	9	8	55	59
				11	46	50	0	11	51	0	25	1
15.	8	48	0	9	1	9	8	49	0	9	3	0
							8	37	5	8	37	56
				11	46	51	0	11	55	0	25	4

usw.

Es ist durchaus nicht nöthig, jeden Tag die drei Längen zu berechnen, da die täglichen Vergleichen oder Unterschiede deutlich zeigen, ob die Seeuhr A, die man für die beste hält, nach der man beobachtet und immer die 1. Länge berechnet, regelmässig geht. Je nach dem Verhalten der drei Uhren und nach der Art der Reise wird man nur dann die Länge nach jeder einzelnen Uhr berechnen, wenn es Einem besonders darum zu thun ist.

Geht eine Uhr zeitweilig oder dauernd unregelmässig, so zeigt sich das in den zwei Spalten der Unterschiede unter 2), wobei sie theilhaftig ist. Würden z. B. die Werthe unter A—B und A—C unregelmässig, die unter B—C nicht, so wäre A die verdächtige Uhr.

Ergebnisse und Schlussbemerkung. Von je hundert deutschen Handelsschiffen, die überhaupt mit Seeuhren ausgerüstet sind, führen gegenwärtig 78 nur eine Uhr, 22 zwei Uhren. Erst auf 268 solcher Schiffe kommt eins mit drei Seeuhren.

Die Zahl der Capitäne, die zwei Uhren vorziehen, mehrt sich langsam aber stetig von Jahr zu Jahr. Darin liegt der Beweis, dass auch die seemannische Praxis die heutige Ausrüstung unserer meisten Schiffe mit einer Seeuhr für ungenügend hält. Es wäre deshalb dringend zu wünschen, dass auf all den Schiffen, wo die Kosten für eine Uhr mehr nicht zu sehr ins Gewicht fallen, möglichst bald eine zweite Seeuhr eingeführt würde als Controlle für die erste und im Falle der Noth als Aushilfe statt der ersten.

Allen Capitänen, die sich schon an zwei Seeuhren gewöhnt und die zum Theil sicherlich auch schon die Erfahrung gemacht haben, dass eine von ihnen in See unregelmässig ging, ohne dass sie wussten welche, sei der Versuch mit dreien warm anempfohlen. Es darf mit Bestimmtheit erwartet werden, dass sie bald durch die Erfahrung die Vorzüge der Droizahl bestätigt sehen werden.

Da die Benutzung von zwei oder drei Seeuhren an Bord reine Gewohnheitssache ist, würde es sich zur schnelleren Einführung einer vollkommeneren Ausrüstung als bisher empfehlen, wenn da, wo es noch nicht der Fall ist, allen Besuchern der Steuermanns- und Schifferclassen Gelegenheit gegeben würde, sich an drei Seeuhren im Vergleichen usw. zu üben. Diese Uebungen wären auf das Nothwendigste zu beschränken: Vergleichen mit Hülfe von 2 Beobachtern, Ableitung der Stände und Gänge von A, B und C, wenn Zeitsignale nach A beobachtet worden sind, Ableitung der Länge in ähnlicher Weise. An Bord würde dann Jeder von selber je nach Neigung in der Behandlung und Ausnutzung dreier Uhren weiter voranschreiten.

Bei der ganzen Art und Erziehung unserer Seeleute ist es nicht zu befürchten, dass sie sich jemals zu sehr und zu unbedingt auf eine Längonmethode verlassen und darüber die anderen altbewährten Methoden vernachlässigen würden.

Der Art. 16 des See-Strassenrechts.

Von vornherein bemerken wir, den ersten Absatz, der sich mit der vielbesprochenen »gemässigten Geschwindigkeit« im Nebel beschäftigt, unberücksichtigt zu lassen. Eine Norm für jenen Begriff ist bis jetzt noch nicht gefunden, trotzdem Fachleute ersten Ranges sowie Autoritäten auf dem Gebiete der Seerechtslehre an der Lösung der Aufgabe theilhaftig waren. Etwaige weitere Vorschläge nach dieser Richtung würden — man kann wohl sagen — Neues nicht bringen, wohl aber bereits Gesagtes, das schon genügend ventilirt ist, wiederholen. Im Gegensatz zum ersten Absatz des Art. 16 ist der Abs. 2 so neu, dass es bis jetzt keine Judicatur, jedenfalls keine gedruckte, über denselben giebt, d. h. soweit man unter diesem Begriff lediglich die von Gerichten geübte Rechtsprechung, nicht aber auch die in Seeamtssprüchen zum Ausdruck gebrachte Anschauung versteht. Das Hamburger Seeamt hat nämlich kürzlich im Falle Pontos c. Star of New Zealand Gelegenheit genommen, seinen Standpunkt zu dem im Abs. 2 des Art. 16 gewählten Ausdruck »Lage des Schiffes« in folgender Weise zu präcisiren. Des besseren Verständnisses halber führen wir hier den Wortlaut des ganzen Absatzes an:

»Ein Fahrzeug, welches anscheinend vor der Richtung quer ab (vorderlicher als dwars) das Nebelsignal eines Fahrzeuges hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muss, sofern die Umstände dies gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövriren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist.«

»Unter Ausmachen der Lage eines Schiffes ist nur ein zuverlässiger Schluss über die Lage des Schiffes zu

verstehen. Wollte Art. 16 unzuverlässige Schätzungen gestatten, so würde er seinen Zweck vollständig verfehlen. Unter der Lage eines Schiffes im Sinne Art. 16 versteht das Seeamt nicht nur die Peilung und die ungefähre Entfernung von dem beobachtenden Schiffe, sondern die Lage zu diesem Schiffe, also auch die Cursrichtung des anderen Schiffes. (Hierbei ist zu bemerken, dass Lordjustice Barnes, eine Autorität ersten Ranges unter Lage des Schiffes im Sinne des Art. 16 nur die Peilung und ungefähre Richtung versteht. D. R.) Der Zweck des Art. 16, die Gefahr der Collision zu verhindern, würde anderea Falls absolut nicht erreicht werden.

Weiss man nur die Peilung und ungefähre Entfernung eines anderen Schiffes, ohne seine Cursrichtung, so ist nicht festzustellen, ob die Gefahr einer Collision vorhanden ist. Glaubt man in solchem Falle berechtigt, weiter zu fahren, so würde mit der Bestimmung des Art. 16 für die Verminderung der Collision im Nebel gar nichts gewonnen sein. Der Sinn des Art. 16 ist, die Maschine zu stoppen und so lange vorsichtig zu manövriren, bis man sich überzeugt hat, dass eine Collisionsgefahr nicht vorhanden ist. Erwidert man, im Nebel lasse sich der Curs des anderen Schiffes nicht feststellen, so ist zu antworten, dass das Stoppen so lange fortzusetzen ist, bis man sich sieht. Die Collision wird dann abgeschwächt.«

Wir müssen erklären, mit der Definition des Hamburger Seeamtes einverstanden zu sein, denn wollte der Gesetzgeber, wie Mr. Barnes folgert, nur die Peilung und ungefähre Entfernung unter Lage des Schiffes verstehen, dann erfüllte tatsächlich der Art. 16 nicht den Zweck, den man von ihm erwartet, nämlich der Gefahr des Zusammenstossens vorzubeugen. Es ist übrigens auch nicht gut einzusehen, auf welcher Basis der englische Richter zu seinem Urtheil kommt. Eher könnte man begreifen, wenn unter Lage eines Schiffes im Sinne des Art. 16 Peilung und Cursrichtung ohne die angeführte Entfernung verstanden würde. Die anderen beiden Begriffe gehen doch unmittelbar aus dem Wortlaut des ganzen Artikels hervor. Denn es wird in der ersten Reihe ausdrücklich von der »Richtung« gesprochen, folglich kann man unter dem später folgenden Ausdruck »Lage« nicht abnormals die Richtung, nämlich die Peilungslinie zum anderen Schiffe, sondern muss die Cursrichtung des anderen Schiffes verstehen. Hieranschliessend hat das Hamburger Seeamt auch dem Stoppen der Maschine bei Nebel, wenn die im Art. 16 angenommene Voraussetzung vorhanden ist, in unzweideutiger Weise das Wort geredet. Es giebt nun immer noch eine grosse Anzahl von Seeleuten, die anderer Ansicht sind und sich nicht daran gewöhnen wollen und können, die Maschine zu stoppen, wenn die Lage eines signalisirenden, nicht sichtbaren Schiffes nicht auszumachen ist. Wir vertreten selbstverständlich nicht die Ansicht, ein Schiffsführer müsse immer und auf alle Fälle stoppen, sobald er ein Signal anscheinend vorderlicher als dwars hört. Dass das auch nicht die Meinung des Gesetzgebers gewesen ist, geht aus den Worten »sofern die Umstände es gestatten« hervor. Es lässt sich wohl denken, dass in engem Fahrwasser ein Schiff, das Nebelsignale achteraus hört, besser verfährt, in Fahrt zu bleiben als zu stoppen. Aber diese Fälle sind selten.

Um die Stimmung, welche unter Seeleuten gegen diesen Nebelparagraphen immer noch besteht, etwas versöhnlicher zu gestalten, soll im Nachstehenden nachzuweisen versucht werden, dass die Fassung des Art. 16 Abs. 2 in der gewählten Form weiter nichts ist, als eine aus früheren Gerichtsentscheidungen und Seeamtssprüchen logisch gezogene Konsequenz. Nachstehende vor Inkrafttreten des jetzigen Strassenrechts gefällte Sprüche deutscher Seeämter und Entscheidungen deutscher wie auswärtiger Gerichte — eine von Herrn Dr. Antoine-Foill jun. gemachte Zusammenstellung, die uns in freundlicher Weise zur Ausnutzung überlassen ist — mögen zum Beweis des Gesagten dienen.

I. Den Tönen der Nebelsignale ist nicht anbedingt zu trauen. Deutlich abgegebene Signale werden oft undeutlich und erst in nächster Nähe gehört. Der Nebel lässt den Ton Sprünge machen und abirren. Aus dem Hören des Tones lässt sich daher kein sicherer Schluss auf die Richtung und die Entfernung des Gegenseglers ziehen.

[Seeamt Hamburg vom 20. Februar 1897 in Sachen Croatia c. Maud Wetherell.]

II. Ein den angeblichen Umständen entsprechendes Rudercommando ist oft nicht, ohne dass man die Maschine auf volle Kraft vorwärts stellt, auszuführen. Volle Kraft vorwärts im Nebel verstösst aber gegen Art. 16 von 1880 (jetzt Art. 16 Abs. 1), da der Gesetzgeber mässige Fahrt ohne Rücksicht auf die Erfordernisse der Steuerfähigkeit vorschreibt.

[Seeamt Hamburg: Washington c. Triumph.]

III. Lässt man ein den Umständen des Einzelfalls entsprechendes Manövriren zu, so muss man auch die Manöversignale des Art. 28 zulassen. Das führt zu Verwirrungen.

Grenadier gab Rückwärtssignal. Beim Hören des zweiten kurzen Tones dachte August Korff, dass der Grenadier Steuerbordruder signalisiren werde und setzte die Maschine auf volle Kraft vorwärts und das Ruder auf Hartsteuerbord. Als der dritte Ton gehört wurde, war es zu spät.

[Seeamt Hamburg: August Korff c. Grenadier.]

IV. Das in unsichtigem Wetter in mehr oder weniger grosser Nähe gehörte Schallsignal zeigt an und für sich schon die Gefahr der Annäherung eines andern Schiffes. Da die Gewissheit fehlt, dass die Annäherung nicht zu einem Zusammenstoss führt, weil aus dem Hören des Signals weder Curs noch Abstand des andern erkennbar ist, so soll zur Beseitigung der durch das Ohr wahrgenommenen Gefahr die erforderliche Maassregel zur Abwartung derselben getroffen werden. Solange man aber den Curs des in der Nähe befindlichen Schiffes und den ungefähren Abstand nicht kennt, ist das Ausweichen in die Ungewissheit, selbst wenn man sich damit entfernt, kein richtiges Manöver; denn die Umlegung des Schiffes auf einen andern Curs bedingt die Beibehaltung der Vorwärtsfahrt. Bei der drohenden Annäherung des andern Schiffes wird dadurch die Gefahr des Zusammenstosses vergrössert.

[Seeamt Hamburg v. 10./X. 1889: Tijuca c. Drowning Sophie.]

V. Der Capitän, der im Nobel auch alles Andere wohl bedenkt, wird regelmässig verurteilt, wenn ihm nachgewiesen wird, dass er es unterlassen hat, rechtzeitig Fahrt zu mässigen oder zu stoppen. Dieses Verfahren ist einzuschlagen, selbst wenn man aus dem Schall des Tones annimmt, dass er sich entfernt.

[Seeamt Hamburg vom 20./II. 1897: Croatia c. Maud Wetherell.]

VI. Nach dem Stoppen ist vorsichtig zu manövriren, d. h.: 1) eine abwartende Stellung einnehmen und sich an dem andern Schiff vorbeizuführen.

[Seeamt Hamburg v. 15./XI. 1892: Desterro c. Judra.]

2) Jedenfalls ist die Fahrtgeschwindigkeit so mässig zu halten, dass das Schiff auf die vorhandene Sichtweite augenblicklich gestoppt werden kann. (Gegen die Durchführung dieses Vorschlages scheinen einige Bedenken doch wohl am Platze. D. R.)

[Tribunal de Commerce d'Anvers: Priny c. Marie Henriette.]

3) mit so geringer Fahrt ohne ausgesprochenes Manöver fahren, welches bei dem Nebel und der Unsicherheit des Gehörten aber nicht gesehenen Schiffes die Lage verschlimmern und Collisionen herbeiführen kann.

[Tribunal de Marseille v. 20./II. 1898: Juverness c. Alicante.]

VII. Dieses Manövriren ist so lange beizubehalten, bis man das Gegenschiff sieht oder aus fortgesetzt ausbleibenden Signalen entnimmt, dass es sich entfernt hat.

[Hans. O.-L.-G. v. 20./VI. 1890: Tijuca c. Drowning Sophie.]

VIII. Auch durch das Sichten des Dampfers wird es noch nicht immer überflüssig, da wenn man Nachts ein schwaches weisses Licht aus dem Nebel auftauchen sieht, man dies nicht für ein entferntes Top- oder Compasslicht halten darf, sondern immer mit der Möglichkeit rechnen muss, dass dies eine im Nebel weiss erscheinende, ganz in der Nähe befindliche grüne Seitenlaterne ist.

[Seeamt Flensburg: Norma c. Gannet.]

[Tribunal de Commerce de Anvers: Priny c. Marie Henriette.]

IX. Stoppen und Abwarten ist auch geboten, wenn man mehrere Signale verschiedener Schiffe hört.

[Seeamt Hamburg v. 13./XI. 1891: Noto c. Staincliffe.]

Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

Am 3. October v. J. stand der Zusammenstoss des Lübecker Dampfers »Burge«, Capitän Thiel, der sich auf der Reise von Wolgast nach Stettin befunden hat, mit der Danziger Kuff »Sophia«, Schiffer Dethloff, zur Verhandlung und zwar auf die von dem Reichscommissar, Landrichter Dr. Sommer, gegen den Spruch des Seeamtes zu Lübeck hin erhobene Beschwerde. Es handelt sich bei diesem Unfall darum, ob auf der »Sophia« die Seitenlaternen ordnungsmässig gebrannt haben, was von der Besatzung des Dampfers bestritten und sogar behauptet wird, dass überhaupt keine Laternen gebrannt hätten. Schiffer Dethloff hingegen vertritt die Ansicht, dass in jener Nacht, wo das Unglück sich ereignete, am 12. October 1898, die Seitenlaternen auf seinem Fahrzeug ordnungsmässig brannten. Er will sogar seinen Bootsmann Springborn, als Dethloff das weisse Topplight des Dampfers bemerkt hatte, beauftragt haben, nachzusehen, ob die Laternen in ordnungsmässigem Zustande sich befunden haben. Aus der seeamtlichen Verhandlung wieder ergab sich, dass diese Angaben Dethloffs nicht stichhaltig sind, da er dort ausgesagt hatte, er habe dem Springborn, der im Begriffe war, die Seitenlaternen anzuzünden, zugerufen »rasch, rasch«, und unmittelbar darauf sei auch die Collision erfolgt. Auch Springborn sei Anfangs unsicher in seinen Aussagen gewesen und habe erst später vor dem Amtsgericht zu Danzig bestimmt behauptet, die Seitenlaternen hätten hell und klar gebrannt. Diese Aussage sei ungeachtet ihrer späteren Beoidigung auch vom Seeamte nicht für wahrheitsgemäss angesehen worden und es hat dieses für erwiesen erachtet, dass die Laternen nicht mehr mit genügender Helligkeit gebrannt hätten, nicht aber für erwiesen erachtete das Seeamt, dass überhaupt keine Lichter gebrannt haben. Auch das kaiserliche Oberseeamt konnte, nachdem der Schiffer bei seiner Behauptung stehen geblieben war, die Seitenlichter hätten gebrannt, zu keinem Spruche gelangen und beschloss daher die Ladung des Bootsmannes Springborn, um dessen Aussage noch einmal bestimmt zu hören. Der Reichscommissar hatte nämlich bei der seeamtlichen Untersuchung beantragt, dem Schiffer Dethloff das Befähigungszeugniss als Schiffer für die Küstenschiffahrt zu entziehen, das Seeamt erkannte entgegen dem gestellten Antrage und belies dem Dethloff das Patent.

In der Angelegenheit war bereits Termin auf den 21. Febr. d. J. anberaumt worden, doch musste diese Verhandlung in letzter Stunde wieder abgesetzt werden, da der Zeuge Bootsmann Springborn auf seiner Herreise in Konitz den Zug wegen Unwohlsein verlassen musste und nicht mehr rechtzeitig erscheinen konnte.

Nach Verlesung des ziemlich umfangreichen Actenmaterials wurde in die Verhandlung eingetreten. Das Resultat war, dass mehrere Punkte, über welche noch Unklarheit geherrscht, eine Klärung gefunden haben, so z. B. dass die Dochte der Laternen alle paar Stunden abgeschnitten worden sind und der Schiffer den Bootsmann alle Viertelstunden die Lichter revidiren liess. Zeuge Springborn konnte sich nicht erklären, dass vom Dampfer aus die Lichter der Kuff nicht haben gesehen werden können. Den Leuten des Dampfers Vorwürfe zu machen über den von ihnen verschuldeten Unfall, haben Schiffer Dethloff, sowie Springborn für überflüssig gehalten, da sie froh waren, dass sie mit dem Leben davongekommen, nachdem sie lange Zeit im Meere herumgeschwommen waren. Dethloff bemerkte noch, was man da für Vorwürfe machen soll, wenn man überfahren sei. Keiner der Zeugen konnte sich erklären, wie es möglich war, dass das Schiff, anstatt an Backbordbug, hinten an der Backbordseite angerannt worden. Um Hilfe hätten Dethloff und Springborn deshalb nicht gerufen, weil sie an die Klarmachung des Bootes gegangen seien, um sich zu retten, doch sei ihnen dies nicht gelungen, indem die Zeit hierzu nicht mehr ausreichte. Auf Befragen antwortete Dethloff, dass er das Boot bei Ladung des Schiffes auf Deck habe, andernfalls aber im Schiffsraume aufbewahre. Der Schiffer sowohl wie Bootsmann Springborn blieb dabei, dass die Lichter gebrannt hätten, Matrose Lehsten hingegen erklärte, ein Licht auf der Kuff nicht gesehen zu haben. Dethloff bat, ihm das Patent nicht entziehen zu wollen, weil er doch von seinem Gewerbe leben müsse.

Der Reichscommissar führte des längeren aus, dass die Schuld des Schiffers Dethloff erwiesen und gleich gross sei, mögen die Signallaternen gebrannt haben oder nicht, oder nur ungenügend. Er müsse seinen Antrag aufrecht erhalten, dass dem Schiffer die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen werde.

Der nach erfolgter Berathung abgegebene Spruch ging dahin, dass das Oberseeamt beschloss, den seeamtlichen Spruch dahin abzuändern, dass dem Schiffer Dethloff die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen sei. Begründet wurde der oberseeamtliche Spruch damit, dass aus den angestellten Ermittlungen hervorgehe, dass die Signallaternen mindestens sehr schlecht gebrannt haben, so dass das Licht auf dem Dampfer nicht habe gesehen werden können, hinzu komme, dass der am Steuerrade befindlich gewesene Matrose Lehsten durch die helle Compassscheibe und die Nähe des hellen Leuchthurmes geblendet war. Um so mehr müsse verlangt werden, dass die Signallaternen wenigstens auf gewisse Entfernungen bemerkt werden können. Die Weisungen des Schiffers aber beweisen, dass die Lichter den Anforderungen für die Sicherheit der Schifffahrt nicht entsprochen haben. Die Vernachlässigung dieser Pflicht sei schon genügend, dem Schiffer die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen. Endlich müsse gerügt werden, dass es dem Zwecke eines Bootes keineswegs entspreche, wenn das Boot anstatt auf Deck im Schiffsraume aufbewahrt werde.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Untergang des deutschen Dampfers »Ella«, Capitän Stange, welches Schiff, von Perth Amboy mit Kohlen nach Halifax bestimmt, am 7. Januar d. J. während schweren Sturmes an der amerikanischen Küste leck geworden und gesunken ist. Die Besatzung wurde von dem Dampfer »Georgian« gerettet und in New-York gelandet.

In der ersten Verhandlung am 27. Februar d. (m. z. das betr. Blatt) hatte der Reichscommissar den Untergang des Dampfers »Ella« auf das Uebergeben der Kohlenladung zurückgeführt; die Kohlen seien schlecht getrimmt und die Schotten im Schiffe unvollständig aufgestellt gewesen. Die Schuld hierfür treffe den Capitän und sei um so schwerer, als ihm die schlechte Art der Beladung gemeldet war, er aber trotzdem vor Antritt der Reise keine Maassnahmen getroffen habe, um das Uebergehen der Ladung zu verhindern. Capitän Stange habe nicht nur sein Schiff durch eigenes Verschulden verloren, sondern auch die Besatzung in grosse Gefahr gebracht, weshalb er, der Reichscommissar den Antrag stellen müsse, das Seeamt wolle dem Capitän Stange die Befugnis zur weiteren Ausübung des Schiffergewerbes entziehen.

Auf Beschluss des Seeamts wurde die Verhandlung verlagert, bis zum Eintreffen der Berichte über die diesbezüglichen Verhandlungen in New-York.

Als Rechtsbeistand für den Capitän Stange war Dr. Nolte erschienen. Die Protocolle über die Verhandlungen in New-York wurden sodann verlesen.

Der Reichscommissar führte aus: »Ich habe an meinen am 27. Februar d. J. gemachten Ausführungen nichts abzuändern, wohl aber noch hinzuzufügen, dass die Rettung der Besatzung der »Ella« durch Mannschaften des englischen Dampfers »Georgian« eine besondere Anerkennung verdient und gebe es dem Seeamt anheim dies im Spruche zum Ausdruck zu bringen.«

Herr Rechtsanwalt Dr. Nolte trat in längerer Rede für den Capitän Stange ein und bemerkte zum Schluss: Capitän Stange habe die feste Ueberzeugung gehabt, dass er ohne besondere Gefahr für Schiff und Ladung die Reise antreten könne; er habe diese Ueberzeugung zum Ausdruck gebracht, indem er seine Frau und seine Kinder an der Reise theilnehmen liess. Redner bittet das Seeamt, dem Antrage des Reichscommissars nicht Folge zu geben.

Nach gepflogener Berathung wurde vom Seeamt folgender Spruch verkündet:

»Der Untergang des Dampfers »Ella« auf der Reise von New-York nach Halifax ist dadurch veranlasst, dass bei stürmischem Wetter die Ladung nach Steuerbord überschoss, das Schiff in einem Winkel von 60 Grad zur Senkrechten liegen blieb und sich dann langsam mit Wasser füllte, da es ohne Zweifel leck gesprungen war.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass Capitän Stange es unternommen hat, mit einer ungenügend beziehungsweise gar nicht getrimmten Kohlenladung in See zu gehen. Die Fahrt von New-York nach Halifax ist als grosse Küstenfahrt anzusehen, daher findet der § 74 der Unfall-Verhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft, die Einrichtung von Schotten betreffend, für diese Reise keine Anwendung.

Das fahrlässige Verhalten des Kapitäns Stange ist auf das schärfste zu tadeln, jedoch ist ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht zu entziehen.

Die Rettung der Besatzung der »Ella« durch den englischen Dampfer »Georgian«, Capitän Parker, verdient die höchste Anerkennung.

Bericht des Seemannsamtes zu Hamburg.

Die Hamburger Rhederei zählte am Ende des verflossenen Jahres 199 Segelschiffe (198 273 N.-R.-T.) und 3137 Mann; 72 Seeleichter (20 808 T.) und 259 Mann; 18 Lustfahrzeuge (403 T.) und 75 Mann; 9 Hochseefischerei-Dampfer (304 T.) und 91

Maan, sowie 436 Seedampfer (637 406 T.) und 14 191 Mann, oder zusammen 734 Seeschiffe 857 194 N.-R.-T. Raumgehalt, die eine Besatzung von 17 753 Mann erforderten, gegen 696 Seeschiffe mit 15 627 Mann im Vorjahre. Zu obigen Zahlen kommen noch 144 Finkenwärder Hochseefischerei-Fahrzeuge mit 4517 T. und 432 Maan. Auf dem Hamburger Seemannsamt wurden im Ganzen für 5126 Seeschiffe 84 772 Mann an- und abgemustert, 34 759 Correspondenzen erledigt, in Unfall auf Klagesachen 768 Fälle betreffend 927 Personen verhandelt und hierbei 1888 Personen zu Protocoll vernommen, sowie 127 187 776 \mathcal{A} 19 δ umgesetzt. Trotz des grossen Mangels tüchtiger Seeleute für die Bemannung unserer deutschen Schiffe wurde im vergangenen Jahre an 2367 deutsche Seeleute die Erlaubniss zur Anmusterung auf Schiffen fremder Nationen erteilt und zwar in 1986 Fällen für englische Schiffe, in 98 Fällen für norwegische, in 91 Fällen für belgische, in 87 Fällen für dänische, in 35 Fällen für brasilianische Schiffe etc. Dagegen wurde unter 43 661 Anmusterungen für 2330 deutsche Schiffe im Ganzen 1428 Ausländer gebauert. Unter diesen stellten die Scandinavier mit 414 Mann das grösste Contingent; ausser diesen dienten auf deutschen Schiffen 277 Dänen, 127 Chinesen, 109 Russen, 103 Oesterreicher, 100 Niederländer, 99 Amerikaner, 74 Schweizer und 14 Engländer.

Es desertirten im Jahre 1899 von in Hamburg bemaanten Schiffen im Auslande im Ganzen 901 Mann, gegen 811 Mann im vorhergehenden Jahre. Von den 901 Deserteuren waren 88 Hamburger, 642 sonstige Deutsche, sowie 171 Ausländer. Die meisten oder beinahe sämtliche Desertionen erfolgten in nordamerikanischen Häfen, und zwar entfallen auf New-York 465 Fälle, auf Philadelphia 65, auf Baltimore 93, auf San Francisco 14 Fälle; nach diesen kommen auf Antwerpen unter den Häfen der übrigen Staaten mit 29 Mann die meisten Desertionen. In Hamburg selbst desertirten 567 Seeleute nach geschehener Anmusterung.

Im Laufe des Jahres stellten sich beim Seemannsamt 487 Deserteure; von diesen wurden 341 Mann bestraft, während 146 straffrei ausgingen. Zur Kenntniss des Seemannsamtes gelangten ferner 320 Sterbefälle und 6 Geburtsfälle. Von den 320 Sterbefällen betrafen 249 Schiffsleute von deutschen Schiffen (gegen 304 im Vorjahre). 38 deutsche Seeleute auf fremden Schiffen, 33 Passagiere auf deutschen Schiffen. Die 249 Sterbefälle auf deutschen Schiffen wurden herbeigeführt durch Krankheit in 91 Fällen, durch Unfall in 106 Fällen, durch Selbstmord in 23 Fällen, wozu noch 29 Verschollene kommen. Von deutschen Consulaten wurden dem Seemannsamt 101 hilfsbedürftige resp. schiffbrüchige Seeleute zur Heimschaffung überwiesen und dafür 5023 \mathcal{A} 20 δ verauslagt. Von Seeleuten ersparte Gagen wurden auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1877 durch Vermittelung verschiedener deutscher Consulate kostenfrei an das Seemannsamt zur weiteren Veranlassung im Betrage von insgesamt 4135 \mathcal{A} 80 δ eingesandt. An Nachlass-Baarschaft und Werthsachen wurden an die resp. Erben und Behörden 19 819 \mathcal{A} 07 δ ausgekehrt. Der hiesigen Seefahrer-Armencasse wurden vom Seemannsamt 16 226 \mathcal{A} 85 δ an Strafgebern, sowie 497 \mathcal{A} 75 δ an milden Gaben überwiesen.

Schiffbau.

Stapellauf. Von der Germaniawerft in Kiel lief am 15. d. M. für die russische Regierung der Kreuzer »Askold« glücklich vom Stapel in Gegenwart des Kaisers und einer ansehnlichen Gesellschaft.

Stapellauf. Von der Kaiserlichen Werft in Gaarden wurde am 22. d. M. der grosse Kreuzer »Prinz Heinrich«, das erste Schiff der neuen Flottenvorlage, seinem Element übergeben. Die Constructionspläne für dieses Schiff stammen noch von dem im Herbst 1898 verstorbenen Chefconstructeur der Kaiserl. Marine, Geh. Rath Dietrich. Die Grössenverhältnisse des Schiffes sind: 120m \times 19.6m \times 7.3m; Gewicht 8900 T.; Armirung: zwei 24 cm Schnellader in 150 mm starkgepanzerten Thüren, zehn 15 cm Schnellader hinter 100 mm dickem Panzer, zehn 8,8 cm Schnellader und zehn 3,7 cm Maschinen-Kanonen. Hierzu treten 4 Torpedorohre, von denen 3 unter Wasser liegen. Oberhalb des in der Wasserlinie befindlichen Gürtels, über die halbe Schiffslänge reichend, erstreckt sich eine gepanzerte Citadelle von 2,3 m Höhe, auf welcher die gepanzerte Casemate für die Mittelartillerie steht. Diese Panzerungen bestehen sämtlich aus 100 mm dicken gehärteten Nickelstahlplatten, die von den Dillinger Hüttenwerken nach dem von Krupp erfundenen Verfahren hergestellt sind. Zwei gepanzerte Decks vervollständigen den Panzerschutz des Kreuzers. Das untere ist gewölbt und 40—60 mm, das obere 30 mm dick. Die Maschinen erhalten ihren Dampf von 14 Wasserrohrkesseln des Systems Dürr und werden bei einer Leistung von 15 000 indicirten Pferdestärken dem Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 20 1/2 Knoten geben. Die Fortbewegung geschieht durch drei Schrauben. Das Kohlenfassungsvermögen beträgt nicht weniger als 1500 T.

Probefahrt. Ein neuer D.-Schraubendampfer »Sindoro«, für Rechnung des »Rotterdam'schen Lloyd« in Vlissingen gebaut, hat am 22. März mit gutem Erfolg seine Probefahrt gemacht. Der Dampfer hat Wasserballast über der ganzen Länge des Schiffes, 9 wasserdichte Schotten und führt die höchste Classe des »Bureau Veritas«. Die Hauptbemessungen sind: 424' \times 50' \times 31' engl. Maass. Die Maschinen sind nach dem Vier-Cylinder-System construirt und entwickeln 4000 indic. Pferdestärken.

Motorbootbau. Das Motorboot erschliesst sich immer weitere Absatzgebiete; so hat der Dampfer »Delos« von der Levante-Linie ein grosses Passagierboot mit Segel und Maschinenanlage von der Firma Carl Meissner an Bord für das griechische Patriarchat in Jerusalem zur Beförderung von Post und Personen auf dem Jordan und dem Toten Meere. Beachtenswerther aber als diese regelmässigen Hinaussendungen von Motorbooten ist der sich rasch erweiternde Export von vollständigen fertigen Maschinenanlagen, die in drüben gebaute Motorboote nur eingesetzt zu werden brauchen. Es ist das eine auf Wunsch hiesiger Exporteure von Herrn Carl Meissner aufgenommene Branche, die grosse Ersparnisse an Frachten und Eingangs-zöllen ermöglicht.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Mittwoch, den 18. April d. J., Morgens 8 Uhr beginnt in Geestemünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 17. April der Navigationsschul-Director in Geestemünde entgegen.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—28. Februar 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 21 Dampfer, 65 Segler 1899 und 32 Dampfer, 85 Segler 1900, Beschädigungen: 495 Dampfer, 213 Segler in 1899 und 391 Dampfer und

182 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im Februar 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 2 Dampfer, 5 Segler; argentinische 1 Segler; belgische 1 Segler; brasilianische 1 Dampfer, 1 Segler; britische 15 Dampfer, 29 Segler; chinesische 1 Dampfer, 1 Segler; dänische 2 Segler; deutsche 3 Dampfer, 2 Segler; französische 2 Dampfer, 8 Segler; griechische 1 Segler; italienische 1 Dampfer, 3 Segler; japanische 1 Dampfer; norwegische 1 Dampfer, 25 Segler; österreichische 1 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Dampfer, 1 Segler; schwedische 2 Dampfer, 1 Segler; spanische 2 Dampfer, 1 Segler und unbekannt 1 Segler. Zusammen 32 Dampfer und 85 Segler.

Die Naphta-Ausbeute und Naphta-Ausfuhr Bakus im Jahre 1899. Die Ausbeute der Naphta-Industrie in Baku stellte sich im Jahre 1899 auf 525 197 000 Pud, gegen 486 196 000 Pud im Jahre 1898. Naphta wurde im Jahre 1899 aus 1416 Bohrlöchern gefördert, während die Zahl derselben im Jahre 1898 nur 1146 betrug. Bei den im verflossenen Jahre vorgenommenen Bohrarbeiten ist constatirt worden, dass die Bohrlöcher mit jedem Jahre tiefer angelegt werden müssen, so dass hieraus auf eine gewisse Erschöpfung der naphtabaltigen Schichten geschlossen werden darf. Im Ganzen wurden im Jahre 1899 aus Baku ausgeführt 385 119 000 Pud verschiedener Naphta-Producte, gegen 392 765 000 Pud im Vorjahre. Die Ausfuhr von Leuchtölen stellte sich auf 103 171 000 Pud gegen 94 641 000 Pud im Vorjahre.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 26. März. Nach Erledigung der Eingänge hält Herr Schultz einen Vortrag über »Wellentheorie,« in dem er besonders hervorhob, dass es wünschenswerth sei, wenn der Wissenschaft und Forschung dienende Expeditionen auf See untersuchen möchten, auf welche Ursachen das Entstehen der Wellen zurückzuführen seien. Nachdem der Vorsitzende Herrn Schultz gedankt, fragt ein Mitglied, »ob es gegen die Vorschriften der Kaiserl. Verordnung vom 28. Mai 1897 verstosse, wenn ein ankerndes Schiff im Nebel zwei Glocken läutet?« Die Meinungen sind hierüber sehr getheilt. Einertheils glaubt man, zwei Glocken gewähren über die Lage des Schiffes einen sichereren Anhaltspunkt als eine, andererseits machen sich gegen doppelte Signale insofern Bedenken geltend, als sie zu Missverständnissen führen können. — Von einem Mitgliede wird sodann bemerkt, dass die durch die Presse verbreitete Mittheilung, eine hiesige Rhederei habe den Reichskanzler ersucht, Inhaber ausländischer Seeschifferpatente zur Führung deutscher Kauffahrteischiffe zuzulassen, der Berichtigung in soweit bedarf, als es sich nur um einen einzelnen ausländischen Capitän handelt, dessen Zulassung zur Führung eines deutschen Segelschiffes in der Eingabe erboten ist. Allerdings mit der Motivirung, es herrsche thatsächlich Mangel an deutschen Segelschiffsführern und Steuerleuten. Der Vorsitzende glaubt, dass es besser gewesen wäre, wenn das Gesuch ohne eine solche Begründung an den Reichskanzler gesandt worden wäre. Nächste Sitzung am 2. April. Tagesordnung: Berathungen über ein abzuhaltendes Stiftungsfest.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 28. März. Als Mitglieder werden die Herren Capt. Loof, S. »Niagara« und Lembke aufgenommen. Zur Ver-

lesung gelangte eine Zuschrift aus Hamburg, aus der hervorgeht, dass die in letzter Sitzung an den Verein gelangte Mittheilung über eine Eingabe, die an den Reichskanzler von einer hiesigen Rhederei dahinlautend gemacht sein soll, es möchten Inhaber ausländischer Seeschifferpatente zur Führung deutscher Kauffahrteischiffe zugelassen werden, einer Berichtigung bedarf. Es handelte sich nur um einen Capitän, einen Ausländer. Allerdings ist die Eingabe damit motivirt worden, es herrsche Mangel an deutschen Segelschiffsführern und Steuerleuten. Der Verein konnte durch das Schreiben nicht davon überzeugt werden, dass der in letzter Sitzung vertretene Standpunkt aufgegeben werden müsse, vielmehr soll abgewartet werden, was der Herr Reichskanzler auf die an ihn seitens des Vereins gerichtete Anfrage antworten wird. Nach Erledigung dieses Gegenstandes wurden mehrere Schreiben des Vereins an Behörden und zwei Artikel aus der »Hansa« verlesen und besprochen. — Nächste Sitzung am 4. April.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 22. März abgehaltenen Versammlung wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, während die Aufnahme von zwei auswärtigen Navigationslehrern, die ihren Beitritt in Aussicht gestellt hatten, vorläufig noch vertagt wurde. An Eingängen waren u. A. ein Schreiben von der Hamburg-Amerika Linie in Beantwortung unserer Schrift an diese Gesellschaft, zu bezeichnen. Zunächst wurde darauf aufmerksam gemacht, dass wiederum zwei verehrliche Mitglieder, nämlich die Herren Capt. Job. Blohm und H. Kaelcke in treuer Ausübung ihres Berufes mit ihren Schiffen verschollen waren. Die Versammlung ehrte das Andenken derselben durch Erheben von den Sitzen. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass die stenographischen Aufzeichnungen über den diesjährigen Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins bereits fertiggestellt, nachgesehen und an den Vorsitzenden zurückgeschickt wären, sodass man hoffen dürfe, dass dieselben noch für die Berathungen der Seemannsordnung im Reichstag verwendet werden könnten. Verlesen wurde eine Notiz aus der Tagespresse, laut welcher Matrosen und Heizer eine Gagenerrhöhung von Mk 5.— monatlich erhalten hätten. Dieser Maassregel wurde allgemein zugestimmt und zugleich die Hoffnung ausgesprochen, dass auch die Gagen der Schiffsofficiere demnächst eine angemessene Erhöhung erfahren möchten. Erwähnt wurde nochmals der Inhalt eines Schreibens, dass in voriger Woche an den Verein gelangt ist, laut welchem eine hiesige Rhederei die Behauptung aufgestellt habe, dass hier ein Mangel an Segelschiffscapitänen herrsche, weshalb der Herr Reichskanzler ersucht werden solle, die Genehmigung dazu zu ertheilen, dass ein Ausländer, ohne im Besitze des deutschen Schifferpatentes zu sein, die Berechtigung erhalten solle, deutsche Schiffe führen zu können. Aus der »Neuen Hamburger Zeitung« wurde ein Artikel verlesen, laut welchem sich auch der hiesige Verein Deutscher Seeschiffer mit dieser Angelegenheit befasst hatte. In der Versammlung wurde darauf hingewiesen, dass von einem Mangel an tüchtigen Capitänen absolut nicht die Rede sein könne. Die dahingehende Behauptung entbehre jeder thatsächlichen Unterlage. Es wurde dem Vertrauen in die deutschen Reichsbehörden in der Weise Ausdruck gegeben, dass man beschloss, sich diese Angelegenheit zu vermerken, weitere Schritte in derselben vorläufig jedoch nicht zu unternehmen, da es als ganz ausgeschlossen gelten könne, dass dem an den Herrn Reichskanzler gerichteten Ersuchen Folge gegeben werden könne.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 16. März 1900.

Die Entwicklung in der Vercharterung von Dampfern während der letzten Woche hat weiterhin unsere früher ausgesprochene Annahme vom Bestehen eines fortgesetzten kurzen Interesses am Frachtenmarkt, ausgeschlossen in den Golfhäfen Baumwolle-, Stückgut- und »Timber«-Ladungen und in geringerem Maasse Getreidevers Schiffungen in den nördlichen Häfen, befestigt. Boote werden freimüthiger angeboten, indessen fanden sie bisher nur solche Abnehmer, die Raten boten, welche für die Vollziehung des neuen Geschäftes, undurchführbar sind. Angebotene Dampfer nach Cork f. O. zu 3 s 9 d sind nicht so sehr gewünscht, während die Nachfrage nach grösseren Booten für auszusuchte Häfen recht lebhaft ist. Nach Dampfern zum Transport von Kistenöl nach dem fernen Osten herrscht einige Nachfrage, was wahrscheinlich darauf zurückzuführen ist, dass Segelschiffsräume nur sehr begrenzt für das Geschäft angeboten wird. — Der Segelschiffmarkt ist so zu sagen unverändert geblieben. Für lange Reisen und nach dem La Plata sind die Frachten sehr fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 ¹ / ₂ d	22/6	15/	12/6
London,	3 ¹ / ₂ d April	22/6	15/	15/
Glasgow,	3 ¹ / ₂ d	22/6	15/	15/
Bristol	4 ¹ / ₂ d	22/6	15/	15/
Hull	4d	22/6	15/	15/
Leith	5 ¹ / ₂ d	27/6	17/6	17/6
Newcastle	4 ¹ / ₂ d	25/	17/6	15/
Hamburg	55 s	24c.	20cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3/6	22/6	20/	20/
Bordeaux	4/	35 cts.	25c.	8 s
Antwerpen	4d	18/9	15/	15/
Bremen	55 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/	22/6	16/3	20 a 22 6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 35 c. — Hamburg 35 c.
— Rotterdam 32¹/₂ c. — Amsterdam 32¹/₂ c. — Kopenhagen 40 c.
— Antwerpen 11—64 d. — Bremen 35 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/9	3/9	3/3	3/3
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	....	2/6a3/3	.... 26 ¹ / ₂ a27c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	24 ¹ / ₂ a25c.	22c.	16c.	25c.
Raff. Petrol. per Segel				

Sprechsaal.

(Eingesandt.)*

Von wohlunterrichteter Seite wird uns geschrieben:

In verschiedenen Tageszeitungen, und besonders auch in der Reichstagsrede des socialdemokratischen Abgeordneten Metzger vom 26. März ds. J. ist die Behauptung aufgestellt worden, die Hamburg-Amerika-Linie habe ihren Officiere bei Strafe der Entlassung auferlegt, aus dem Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg, auszutreten. Diese Maassnahme sollte durch die Stellung des besagten Vereins zum Entwurf der neuen Seemannsordnung veranlasst worden sein.

Dem gegenüber ist Folgendes festzustellen:

Auf dem diesjährigen Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins zu Berlin hat ein Delegirter des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg, bei der

Berathung über die Schiffsfrage — also keineswegs bei der über den Entwurf der neuen Seemannsordnung — gegen die Hamburg-Amerika-Linie die schwersten Angriffe erhoben. Er hat, sich als Wortführer der Officiere der Hamburg-Amerika-Linie gerierend, behauptet, die Lage dieser Officiere sei geradezu ein »glänzendes Elend.« Schon auf dem Vereinstage wurden diese Behauptungen von dem Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie zurückgewiesen und die Gesellschaft hat hinterher an ihre Capitäne und Officiere ein Schreiben gerichtet, worin sie nach Darlegung des Sachverhalts wörtlich sagt:

»Wir erklären daher schon jetzt, dass wir im Falle der Wiederholung solcher Vorkommnisse in die Lage kommen werden, unsere Capitäne und Officiere, soweit sie Mitglieder des genannten Vereins sind, vor die Wahl zu stellen, entweder ihre Zugehörigkeit zum Verein aufzugeben, oder aus unseren Diensten auszuschcheiden.«

Dieses Schreiben führte zu lebhaften Erörterungen im Verein D. C. u. O. d. H. H. und von anwesenden Officiere der Hamburg-Amerika-Linie wurde auf das Energischste gegen die in Berlin aufgestellten Behauptungen des Delegirten Beschwerde erhoben. Trotzdem, und trotz lebhaften Widerspruchs dieser Officiere wurde die Absendung eines Entgegenschreibens an die Hamburg-Amerika-Linie beschlossen, das in fast allen Punkten eine grobe Entstellung der Thatsachen enthält. Schon jetzt ist festzustellen, dass die scheinbar thatsächlichen Behauptungen über bessere Lage der Officiere anderer Linien, günstigere Avancementsverhältnisse etc. vollständig haltlos sind, und alle diese Angriffe gegen die Hamburg-Amerika-Linie finden ihre wirksamste Beleuchtung durch die Thatsache, dass sofort nach der Besprechung der Angelegenheit im Verein D. C. u. O. d. H. H. die in Hamburg anwesenden Officiere der H.-A.-L. in einem Schreiben an die Gesellschaft ihrem lebhaften Unwillen gegen das Vorgehen des Vereins Ausdruck gegeben und sich energisch gegen eine Identificirung mit den vom Verein aufgestellten Behauptungen verwahrt haben.

Die Kampfweise des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg, kennzeichnet sich am besten dadurch, dass immer wieder behauptet wird, die Hamburg-Amerika-Linie sei zu ihrem Vorgehen durch die Stellungnahme des Vereins zum Entwurf der Seemannsordnung veranlasst worden, wohingegen die Angriffe des Vereinsdelegirten bei einem Berathungsgegenstande erfolgten, der mit der neuen Seemannsordnung auch nicht im losesten Zusammenhang steht.

(Eingesandt.)*

Die »Vossische Zeitung«, Berlin, hat einen aus Hamburg vom 13. März datirten Artikel veröffentlicht, der das Verhältniss der Hamburg-Amerika Linie zu dem »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine in Hamburg« in einer Weise behandelt, die mich veranlasst, Sie um Aufnahme folgender Bemerkungen zu ersuchen. Als Grund, weshalb ich mich an die »Hausa« wende, möchte ich bemerken, dass Ihre geschätzte Zeitschrift gerade in solchen Kreisen gelesen wird, von denen ich sehr wünsche, dass sie den wirklichen Sachverhalt des unliebsamen Vorfalles kennen.

Als Angestellter der Hamburg-Amerika Linie und Mitglied des genannten Vereins bin ich in der Lage, Ihnen folgende Thatsachen mittheilen zu können:

Es ist nicht wahr, dass die Hamburg-Amerika Linie ihren sämtlichen Officiere dieser Tage auferlegt habe, sich von dem »Verein etc.« fernzuhalten oder aus diesem auszutreten, wenn sie bereits Mitglieder wären.

Es ist ferner unrichtig, dass daraufhin schon eine Anzahl von Officiere aus dem Verein ausgetreten sei.

*) Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.

*) Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.

Das Vorgehen der Hamburg-Amerika Linie gegen den »Verein etc.« wurde allerdings veranlasst durch das Vorgehen eines der Delegirten des Vereins auf dem Nautischen Vereinstage in Berlin, wo der betreffende Herr ganz ungerechtfertigt und über jedes Maass und Ziel hinausgehende Angriffe gegen die Hamburg-Amerika Linie gerichtet hat, Angriffe, die in mehreren seither stattgefundenen Versammlungen des Vereins von einer Reihe der Hamburg-Amerika Linie angehöriger Mitglieder als unberechtigt und ungehörig zurückgewiesen worden sind.

Die Angriffe des erwähnten Delegirten — eines Herrn, der der Hamburg-Amerika Linie weder jetzt angehört, noch jemals angehört hat — gipfelten in der Behauptung, dass die Lage der Officiere der Hamburg-Amerika Linie ein »glänzendes Elend« sei, einer Behauptung, die in jedem uneingeweihten und unbefangenen Zuhörer den Eindruck erwecken musste, dass es den Officiere der Hamburg-Amerika Linie im Vergleich mit denen anderer Rhedereien besonders traurig gehe. In Wirklichkeit ist das Verhältniss umgekehrt, und die Lage der Officiere der Hamburg-Amerika Linie wirtschaftlich die relativ günstigste.

Die Verhandlungen des Nautischen Vereinstages über den Entwurf der neuen Seemannsordnung und die bei dieser Gelegenheit bekundete Stellungnahme der Delegirten des Vereins haben mit dem Vorgehen der Hamburg-Amerika Linie absolut nichts zu thun gehabt, und es muss als tendenziöse Verdrehung der Thatsachen bezeichnet werden, beides zu verquicken.

Die Hamburg-Amerika Linie hat sich darauf beschränkt, unter ausdrücklicher Berufung auf die oben erwähnten Angriffe, ihren Angestellten anzukündigen, dass sie

»für den Fall, dass solche Angriffe sich wiederholen sollten, in die Lage kommen würde, ihre Officiere vor die Wahl zwischen ihr und dem Verein zu stellen.«

Jeder Unbefangene kann darin nur einen Akt berechtigter Abwehr, keinesfalls aber eine Bevormundung oder gar einen Angriff auf das Coalitionsrecht erblicken. Der von der »Voss. Ztg.« gemeldete Austritt einer Anzahl von Officiere aus dem Verein ist daher auch durchaus nicht die Folge eines von der Gesellschaft ausgeübten Zwangs, sondern lediglich der Ausdruck des Widerspruchs gegen das von der Vereinsleitung bzw. Vereinsvertretung in Berlin gegenüber der Gesellschaft beliebte Vorgehen, mit dem die ausgetretenen Herren nicht einverstanden waren.

Die Hamburg-Amerika Linie hat nach der übereinstimmenden Ueberzeugung der Mehrzahl ihrer Officiere gegen eine sachliche Vertretung der Standesinteressen derselben nichts einzuwenden, und ist weit davon entfernt, von ihren Officiere zu verlangen, dass sie in den Verhandlungen über die neue Seemannsordnung den Standpunkt der Rheder in allen Punkten theilen sollen.

Dagegen hat sie aber entschieden das gute Recht, sich gegen ungerechtfertigte und maasslose Angriffe zu wehren, und hat in diesem speciellen Falle dieses Recht noch mit einer von sehr vielen einsichtsvollen Mitgliedern des Vereins rückhaltslos anerkannten Massigung ausgeübt.

Ich hoffe, dass Sie im Interesse der Wahrheit dieser Richtigstellung einen Platz in Ihrem Blatt verstatten werden.
C. G. Gok.

Knippenberg's Patent-Matratzen und Universal-Patent-Federung gehören zu den hervorragend practisch und gesundheitlich unentbehrlichen hauswirtschaftlichen Neuerungen, die in Rücksicht auf die Gesundheitspflege, Hygiene, Reinlichkeit, Bequemlichkeit und Dauerhaftigkeit auch nirgends fehlen sollten. Knippenberg's Patent No. 66425 und 69361 ist nicht allein für Matratzen sondern auch für Sitzmöbel jeder Art verwendbar und hat keine Gurte. Die Spiralsprungfedern aus Stahl sind ausserordentlich elastisch und emailirt, sowie das übrige vorzügliche Material verzinkt, somit rostfrei in jeder Hinsicht auch auf die Dauer. Infolge der offenen Lage des Polsters lüftet dasselbe permanent von unten gut aus, bietet keinen Heerd für Staub, Ungeziefer, Mäuse etc. und erfreut sich hinsichtlich der nicht zu unterschätzenden Vorzüge vor der bisherigen Gurtenpolsterung ausserordentlich guter Aufnahme, indem es da, wo es zur Ansicht kommt, sich ganz von selbst empfiehlt, vor allen Dingen aber noch mehr im Gebrauch. Wie wir hören, hat dasselbe in den weitesten Kreisen, namentlich bei der Schifffahrt, überhaupt da, wo Polsterung sehr strapazirt wird, sofortige Aufnahme gefunden. Es ist von Interesse zu hören, dass z. B. folgende stattliche Zahl Dampfer in verhältnissmässig kurzer Zeit mit Knippenberg's Patent-Polsterung ausgerüstet worden ist: »Graf Waldersee«, »Hamburg«, »Deutschland«, »Cap Frio«, »Cap Verde«, »Kronprinz«, »Potsdam«, »Preussen«, »Bayern«, »Sachsen«, »Wittekind«, »Lahn«, »Saale«, »Rhein«, »Main«, »König Albert«, »Friedrich der Grosse«, »Kaiserin Maria Theresia« und »Kaiser Wilhelm der Grosse«. Ausserdem folgen eine Reihe noch im Bau befindlicher Dampfer. Knippenberg's Patent-Polster-Matratze ist von zahlreichen ersten Fachleuten wegen seiner ausserordentlichen Haltbarkeit bei langjährigem Gebrauch als tadelloso und von keinem andern System erreicht, für das Beste der Welt bezeichnet und gehört zu den angenehm bequemsten, überaus wohlthuenden, Gesundheit fördernden saften Ruhelager, befördert einen müden oder kranken Körper zur raschen Stärkung durch einen ruhigen gesunden Schlaf. Durch einen geringen Kostenaufwand ist es Jedem ermöglicht Knippenberg's Patent-Matratzen, die sämmtlich den Firmenstempel tragen, anschaffen zu können. Seit Beginn der Fabrikation im Jahre 1895 sind bereits über 40 000 Patent-Matratzen fabricirt und im Gebrauch.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Ceatt«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«, »Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 14.

Hamburg, den 7. April.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Neue Methode zur Bestimmung des Beobachtungsortes aus 2 Höhen, der verflossenen Zeit und Declination. — Flüssige Feuerung für unsere Handelsflotte. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Frachtenbericht. — Sprechsaal. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Nach einer Mittheilung des Herrn Staatssecretärs des Reichs-Postamts können die **Zeitsignale** des in **Swinemünde** befindlichen Zeitballapparats von den Seeschiffen nicht mehr wie früher ausgenutzt werden, da sie in Swinemünde nur noch selten löschen, sondern bis nach Stettin weiter zu segeln und auf der Hin- und Rückfahrt in Swinemünde nur kurzen Aufenthalt zu nehmen pflegen. Es ist deshalb angeordnet worden, dass, solange in Stettin ein besonderer Zeitball nicht vorhanden ist, der Zeitball der Signalstation in Swinemünde ausser um 23^h 0^m 0^s mittlerer Greenwicher Zeit und um 1^h 0^m 0^s mittlereuropäischer Zeit auch um 10^h Vormittags und 3^h Nachmittags mittlerer Greenwicher Zeit fallen gelassen werden soll. Die Neuordnung ist am 1. d. M. in Kraft getreten und die beteiligten Kreise sind hiervon durch die Kaiserliche Ober-Postdirection in Stettin in geeigneter Weise in Kenntniss gesetzt worden.

Es ist eine allgemein bekannte Thatsache, dass **England**, obgleich die erste Seemacht, über **Bergungsfahrzeuge nicht verfügt**. Unter Bergungsfahrzeugen in diesem Sinne sind solche zu verstehen, die nach dem »no cure, no pay« Princip arbeiten, also nur nach erfolgreicher Thätigkeit gewinnbringende Geschäfte machen können. Ausser den neun Schiffen des deutschen Nordischen Bergungs-Vereins, den acht der dänischen Firma E. Z. Svitzer und den zehn Schiffen der schwedischen Bergungsgesellschaft »Neptun« existiren unseres Wissens **namhafte Bergungsfahrzeuge überhaupt nicht**. Obgleich diese Thatsache in Schifffahrtskreisen, ganz besonders in britischen bekannt und von der englischen Tagespresse wiederholt scharf gegeisselt ist, ist Alles bisher beim Alten geblieben. Folglich muss man annehmen, dem Bedürfniss, gesunkene Schiffe wieder flott zu machen, haben anscheinend die genannten drei Bergungsgesellschaften in so hervorragendem Maasse Rechnung getragen, dass von einem fühlbaren Mangel an Bergungsfahrzeugen nicht wohl gesprochen werden kann. Wenn nun jüngst in der englischen Presse wieder der Wunsch nach einheimischen Bergungs-

fahrzeugen recht energisch zum Ausdruck kommt, und diese Maassnahme dadurch begründet wird, dass ein schwedisches Schiff angesichts der Küste von Folkstone in der Hauptsache durch einen schwedischen Bergungsdampfer geborgen werden musste, weil englische zu Bergungszwecken geeignete Fahrzeuge nicht verfügbar waren, so documentiren diese Kundgebungen nicht einen Mangel an Bergungsfahrzeugen, sondern eine Empfindung, wie sie Jemand haben wird, dem ein gutes Geschäft an der Nase vorbeigegangen ist. Dass das englische Nationalvermögen durch den Mangel an eigenen Bergungsfahrzeugen schon manche Einbusse erlitten hat, lässt sich ebenso leicht beweisen wie die Behauptung, dass durch Einstellung weiterer Fahrzeuge in den allgemeinen Bergungsdienst, die Bergungssummen, welche Rhedereien zahlen müssen, erheblich fallen würden. Man wende nicht ein, dass Bergungssummen meistens vom Gericht festgesetzt werden. Gewiss, Das ist bisher häufig geschehen, würde aber sofort aufhören, wenn angesichts eines gestrandeten Schiffes zwei Bergungs-Concurrenten sich gegenseitig unterbieten und dem billigsten die Bergungsarbeiten contractlich gegen Auszahlung einer Summe übertragen würden. In solchem Falle kämen richterliche Instanzen überhaupt nicht zur Abgabe von derartigen Urtheilssprüchen. Dass es aber heute noch geschieht, beweist unter vielen anderen der vorhin erwähnte Fall des schwedischen Dampfers »Lisa,« der bei Folkstone strandete und nach Dover gebracht wurde. Dem Richter Barnes lag die Beurtheilung des Falles ob. Der berühmte Jurist entledigte sich dieser Aufgabe in einer nach deutschen Begriffen etwas eigenthümlichen Weise. Seine Ausführungen kann man weniger eine Begründung des Urtheils nennen, sondern vielmehr einen Tadel an die Nation, weil ihre schiffahrttreibenden Kreise bisher die Anschaffung von Bergungsdampfern unterlassen haben. Wir müssen nun abwarten, welche Wirkung die Worte des in England allgemein geschätzten Richters haben werden. Die Fach- sowie die Tagespresse haben es bis jetzt an Commentaren und Rathschlägen nicht fehlen lassen.

Die Befeuerung des Rothen Meeres, diese endlose Seeschlange, über deren Dringlichkeit schon ebenso viele anregende wie langweilige Reden in Vereinen und Verbänden gehalten sind, befindet sich, trotz einer verheissungsvollen vorjährigen Zusage des Sultans, noch in demselben Stadium wie ehemals, d. h. sie ist miserabel. Wenn jetzt abermals diese sattsam bekannte Thatsache constatirt wird, so geschieht es, weil aus den vorwöchentlichen Verhandlungen des englischen Unterhauses hervor-

geht, dass der bereits erwähnte Befehl des Sultans an die türkischen Küstenverwaltungsbehörden, vier Leuchttfeuer zu errichten, bisher absichtlich oder unabsichtlich ignorirt worden ist. Auf die Frage des Parlamentsmitglieds M. C. M'Arthur, wie weit die baulichen Arbeiten der Feuerthürme auf Mocha, Zebair, Abul Ail und Jebel Teir gediehen seien, antwortete der Unterstaatssecretär Broderick: »No progress in regard to the construction of these four lights has been reported to her Majesty's Government.« — Die bei der Hohen Pforte beglaubigten Geschäftsträger anderer Nationen haben so häufig Gelegenheit genommen auf die Durchführung irgend eines von der türkischen Regierung gegebenen aber unerfüllten Versprechens zu dringen, vielleicht nehmen sie sich gelegentlich auch mal der Befeuerung des Rothen Meeres an. Es liegt hier doch ein öffentliches sogar internationales Interesse vor. Mit Ausnahme der Türkei selbst, ist es mehr oder minder für alle europäischen maritimen Nationen von grösster Wichtigkeit, das Rothe Meer entsprechend der Bedeutung seines Verkehrs zu befeuern.

Die den Seeleuten wohlbekannte Hamburger Firma C. Plath, Mechaniker und Optiker, wird sich mit einer Auswahl erstclassiger, selbstverfertigter nautischer Instrumente (Höhenmess- und Peilinstrumente, Nachtgläser, Compasse etc.) an der **Weltausstellung in Paris** betheiligen. Ihre Erzeugnisse werden in der deutschen Schifffahrtsabtheilung — und was merkwürdig ist — concurrenzlos aufgestellt werden. Sind wir auch nach Ansicht der erwähnten auszustellenden Objecte überzeugt, dass Herr Plath den in seiner Branche in Deutschland errungenen Fortschritt gut repräsentiren wird, so drängt sich doch die Frage auf: »Weshalb nehmen nicht auch die anderen namhaften nautischen Optiker — wenn man so sagen darf — die Gelegenheit wahr, dem Auslande zu zeigen, bis zu welchem Grade es uns in Deutschland gelungen ist, unsere einstigen Lehrmeister, die Engländer, zu erreichen? Sie würden doch selbst vor einem kritischen Richter gut bestehen. Zum Theil kann man die Indifferenz anderer Firmen — oder wie man es sonst nennen will — dadurch erklären, dass sie auf dem für die sog. Feinmechanik reservirten Ausstellungsplatz ihre Erzeugnisse nicht placiren wollten, weil sie dort nicht in gewünschtem Maasse zur Geltung kommen könnten. Dieser Einwand dient aber nicht zur Entschuldigung, angesichts des zielbewussten Vorgehens von Herrn C. Plath, den wir hierzu beglückwünschen.

Der Pariser Staatsgerichtshof hatte kürzlich Gelegenheit, in der Collisionssache »Octoville«-»Drome«, den Art. 16 des Seestrassenrechts in Anwendung zu bringen. Die Collision fand im Nebel dadurch statt, dass »Drome« (ein staatliches Transportschiff) das Signal des Dampfers »Octoville« — der einen entgegengesetzten Curs innehatte — für das Signal eines mitgehenden Schiffes hielt und die Fahrt nicht einstellte, sondern auf acht Meilen reducirte. »Octoville« glaubte, auch auf Grund des Signals, das andere Schiff befinde sich an seiner B.-B.-Seite und legte das Ruder Backbord. Kurz darauf erfolgte die Collision. »Octoville« wurde im Winkel von 45° von »Drome« getroffen. Der Marineminister, als Vertreter des »Drome«, sowie die als Sachverständige fungirenden Beisitzer waren der Ansicht, der Unfall sei nicht zu vermeiden gewesen, sondern durch höhere Gewalt (force majeure) herbeigeführt. Der Gerichtshof konnte sich zu der optimistischen Anschauung nicht bekennen. »Drome« wurde zum Vorwurf gemacht, die Fahrt nicht genügend gemässigt zu haben; »Octoville« trifft dagegen keine Schuld. — Wir möchten hier anschliessend bemerken, dass der Führer des »Octoville« genau ebenso handelte, wie s. Z. der Führer des »Pontos.« (»Pontos« c. »Star of New Zealand.) Andere Länder, andere Ansichten.

Eine hamburger Tageszeitung überschüttet unter der Ueberschrift „Deutsch?“ den deutschen, besonders den Hamburger Seemann mit Vorwürfen, weil er sich an Bord noch so häufig englischer Ausdrücke bedient und ausländische Einrichtungen adoptirt, ohne dabei consequent zu sein. Nachstehend greifen wir einige Beschwerden heraus:

»Den Tiefgang einkommender Schiffe liest man in Fuss angegeben, das mag nicht nur bei englischen Schiffen, sondern leider auch bei denen unserer grossen Dampfschiffslinien englisches Maass sein, aber bei anderen deutschen Schiffen ist das fraglich, bei Scandinaviern usw. gewiss nicht der Fall. Wird der Bau oder Ankunft usw. eines neuen Hamburger Schiffes angezeigt, so geschieht die Angabe von Länge, Breite, Tiefe in englischem Maass, selbst wenn vorher betont ist, nach höchster Classe des Germanischen Lloyd »von bestem deutschen Stahl gebaut,« während die beiden Schiffsclassificirungs-Gesellschaften die für Hamburgs Schiffbau besonders in Betracht kommen: Bureau Veritas und Germanischer Lloyd, Metermaass gebrauchen, die Schiffsvermessungsbehörde ebenfalls. Verwirrung über Verwirrung: Jene Angaben sind in englischem Maass, doch liest man oft genug gleich nachher nicht allein Maschinenmaasse in Meter und ihren Theilen (die Manometer an Bord zeigen Druck auf □ cm und die Kesselbesichtigung prüft sicherlich ebenso), sondern auch Deckhäuser, Säle, Boote usw., so und soviel Meter lang.«

Und an anderer Stelle:

»Wozu wird man an Bord vom Steward (der Kürze halber ist dieses wie manches andere Wort für Dinge

die wir von Grossbritannien oder Amerika erhielten zweckmässiger als ein deutsches) englisch begrüsst, — hört man vom ersten Steuermann und ersten Maschinisten als chiefs sprechen, — vom Verwalter als purser, — vom Maschinisten als engineer, — vom Lagerist als storekeeper, — die Steuerer heissen nicht einmal Quartiermeister sondern quartermaster. — ja derselbe Capitain, der Seiner Majestät seinen höchsten Vorgesetzten nannte, wird in der Fremdenliste angezeigt als Capitain S. S. . . . d. h. eine englische aber keine deutsche Abkürzung und dergleichen.«

So berechtigt auch die meisten Vorwürfe in den Augen von Nichtseeleuten sein mögen, Das aber wird man sagen müssen, ein Seemann hat sie nicht gemacht. Wir wiederholen, was hier schon so unzählige Male geschehen ist, der Seemann, und vielleicht der hamburger mehr als andere, hängt so fest und zähe am Alten, Hergebrachten, dass er freiwillig so leicht nicht davon abgeht. Die Annahme deutscher Bezeichnungen für manche Gegenstände und Begriffe an Bord, die heute noch unter ausländischem Namen fahren, wird schliesslich auch noch erfolgen. Das steht wohl fest, nur muss man sich Zeit lassen. Hätte der in dieser Beziehung zum Ausdruck gebrachte Conservatismus der Seeleute eine Gefahr im Gefolge, wie es beim Rudercommando der Fall ist, wo eine Bezeichnung aus »Olims Zeiten,« aus verschiedenen Anlässen zu verhängnissvollen Irrthümern führen kann, dann würden wir empfehlen, die Rhedereien möchten vereint Instructionen erlassen und die deutschen Worte officiell einführen. Da aber die Ausdrücke »Chief,« »Storekeeper« etc. — »Engineer« haben wir noch nicht auf deutschen Dampfern gehört, auch dürfte eine Begrüssung der Passagiere durch den Steward in englischer Sprache wohl zu den grössten Seltenheiten gehören — vielleicht sehr begeisterte Mitglieder des »Alldutschen Verbandes« aufzuregen vermögen, sonst aber Niemand stören wird, so lasse man es doch beim Alten. Hamburgs Seeschifffahrt ist bisher durch Schiffe mit Tiefgang in Fuss und Zollen zur weltführenden geworden, und der hamburger Seemann, soweit er nicht utopistischen Ideen huldigt, ist gewiss so gut deutsch, wie irgend ein anderer. Und Das scheint uns doch die Hauptsache.

Die Abnahme des britischen Antheils am siamesischen Seeverkehr und sein Uebergang in deutsche Hände ging in den letzten Monaten ausserordentlich schnell von Statten. Beinahe 80 % des Verkehrs von Bangkok wurde noch vor ca. sechs Monaten durch die britische Flagge vermittelt, heute hat sich die Sachlage so sehr zu Ungunsten der englischen Interessen geändert, dass man schlechtweg sagen kann, die englischen Farben werden im Hafen von Bangkok nicht mehr gesehen. Statt

dessen weht überall die schwarz-weiss-rothe Tricolore. Auch sieht man die dänische Flagge häufiger als früher. Dieser Umschwung der Verhältnisse ist in erster Linie auf die Initiative des Norddeutschen Lloyd zurückzuführen, der bekanntlich Ende vorigen Jahres eine ganze Flotille kleiner Dampfer ankauft. Schiffe, die wegen ihres geringen Tiefgangs die Barre passiren können und in gewissem Sinne als Tender für die grossen Ozeandampfer der Rhederei höchst werthvolle Dienste leisten. Nach Ansicht des in Bangkok domicilirten Agenten vom Reuterschen Bureau, hat auch der vorjährige Besuch des Prinzen Heinrich v. Preussen beim König von Siam dazu beigetragen, den Handel in die Hände der Deutschen überzuliefern.

Von der »Nordisk Skipsrederforening« ist das erste Heft einer Sammlung **skandinavischer Gerichtsentscheidungen** auf dem Gebiete des Seewesens zur Ausgabe gelangt. Wir machen unsere Leser auf diese Erscheinung aufmerksam. Neue Hefte erscheinen, sobald Material vorliegt. Der Abonnementspreis im Jahre beträgt sechs Kronen für Norwegen, etwa sieben Kronen für das Ausland. Das erste Heft hat folgenden Inhalt:

1. Trondhjems Dampskibsselskab mod Dampskibsassuranceforeningen »Nora.« — 2. Dampskibsselskabet »Vesterhavet« ved dets korresponderende Rheder, Consul Lauritzen mod Kjobmand C. L. Schmidt.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

6) Rangverhältniss zwischen deutschen Schiffsgläubiger-Rechten und einem ausländischen Conventionalpfande.

Der in Holland beheimathete Flussschlepper »Libra« hatte auf dem Rhein im Gebiete der preussischen Rheinprovinz eine Collision und wurde wegen der hieraus erwachsenen Schadensersatzansprüche in Höhe von 34 500 Mark im November 1897, als er sich in Ruhrort befand, seitens des Rhein-Schiffahrts-Gerichtes zu St. Goarshausen mit Arrest belegt. Das Schiff kam demnächst zur Zwangsversteigerung und erbrachte dabei einen Erlös von 20 000 Mark, der beim Amtsgerichte in

Ruhrort zur Hinterlegung gelangte. Drei Jahre vor der Collision, im Jahre 1894, hatte der Eigenthümer des Schleppers zu Gunsten eines Fabrikanten in Dordrecht das Schiff für ein Darlehn von 20 000 Mark verpfändet. Die Schiffshypothek war nach den holländischen Gesetzen ordnungsmässig bestellt durch amtliche Register-Eintragung im Heimathshafen und durch Einbrennung einer Verpfändungsmarke auf den Schiffskörper. Zwischen den durch die Collision beschädigten Interessenten als Klägern und dem Hypothekengläubiger als Beklagtem entstand ein Rechtsstreit über die Frage, wer das bessere Recht auf den Erlös des Schiffes habe. Die Kläger beanspruchten als Schiffsgläubiger ein gesetzliches Pfandrechte, dem das Conventionalpfand des Beklagten, wenn es auch älteren Datums sei, weichen müsse, zumal dieses Conventionalpfand nach deutschem Rechte als gültig nicht anerkannt werden könne. Der Process ist indess in allen drei Instanzen (Duisburg, Hamm, Leipzig) zu Gunsten des Beklagten entschieden worden.

In Bezug auf die rechtlichen Voraussetzungen der Entstehung der Hypothek ist allein das holländische Recht maassgebend, da das Schiff zur Zeit der Einräumung der Hypothek einem in Holland wohnhaften Eigenthümer gehörte und die Schifffahrt von Holland aus mit dem Schiffe betrieben wurde. Nur die Frage kann entstehen, ob, nachdem das Schiff in das Gebiet des deutschen Inlandes gelangt ist, der Hypothek hier die Anerkennung versagt werden muss. Nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts kann jedoch der Veränderung des Ortes an und für sich eine solche Bedeutung nicht beigelegt werden. Es würde den rechtlichen und sittlichen Anschauungen aller betheiligten Verkehrskreise zuwiderlaufen, einem im Auslande entstandenen Rechte lediglich deshalb, weil dessen Gegenstand in den Machtbereich eines anderen Staates gelangt ist und dessen Gerichte mit der Entscheidung der Streitsache befasst sind, die Anerkennung zu versagen. Ganz vornehmlich gilt dies von solchen Gegenständen, die einerseits in Folge ihrer Beschaffenheit und der ihnen gegebenen Bestimmung einem steten Wechsel ihres Aufenthaltes unterliegen, und die andererseits, da sie einem, in einem bestimmten Lande domicilirenden Betriebe dienen, dorthin auch in Ermangelung anderweitiger Verwendung zurückzukehren bestimmt sind, in gewissem Sinne also ihren Sitz dort haben, also von Seeschiffen und grösseren Flussschiffen. Für beide würde sich eine unerträgliche Lage ergeben, wenn die an ihnen wirksam entstandenen Rechte schon stets dadurch, dass sie sich zeitweilig und vorübergehend nicht im Gebiete des Heimathsstaates befinden, ihre Realisirbarkeit einbüssen müssten.

Hindernisse für die Anerkennung des im Auslande begründeten Rechtes können sich daraus

ergeben, dass die Gesetzgebung des Inlandes Rechte der in Frage kommenden Art durch ausdrückliche Bestimmung oder Kraft ihrer Richtung und Tendenz missbilligt. Speciell bei Pfandrechten kann in Frage kommen, ob die inländische Gesetzgebung im Interesse der Sicherheit des geschäftlichen Verkehrs Anforderungen an die dauernde Erkennbarkeit der Rechte stellt, die der Gesetzgebung des Ursprungslandes fremd sind. Gegen die Anerkennung der streitigen Schiffshypothek des Beklagten liegen aber solche Hindernisse nicht vor. Denn auf Vertrag begründete Pfandrechte an Schiffen sind auch dem deutschen Rechte bekannt. Und für die Erkennbarkeit dieser Pfandrechte hat das holländische Gesetz in ähnlicher, wenn auch nicht in völlig übereinstimmender Weise Vorsorge getroffen, wie das deutsche Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895. Hiernach würde ein Grund, der Hypothek des Beklagten die Anerkennung zu versagen, selbst dann nicht gegeben sein, wenn die Kläger inzwischen im Inlande ein Conventionalpfand an dem Schiffe erworben hätten. Um so weniger Anlass liegt dazu vor, als dies nicht der Fall ist, die von den Klägern in Anspruch genommenen Rechte vielmehr überall nicht auf einem Rechtsgeschäfte beruhen. Wie die Sache aber zu beurtheilen wäre, wenn das Schiff vor dem Zusammenstosse und vor der Arrestpfändung entgültig nach dem deutschen Inlande übertragen worden und dieses somit nunmehr als sein Heimathstaat anzusehen wäre, ist jetzt nicht zu entscheiden.

Ueber die von den Klägern aufgestellte, vom Beklagten aber mit Entschiedenheit bestrittene Behauptung, dass man in Holland deutsche Conventionalpfandrechte an deutschen Schiffen nicht respectire, ist ein Beweis nicht erhoben worden. Das ist nicht zu beanstanden. Der Fall des Wiedervergeltungs- oder Retorsionsrechts, wovon § 43 der Einleitung zum allg. Landrecht für die preussischen Staaten handelt, liegt nicht vor. Denn wenn die Praxis der holländischen Behörden, wie die Kläger sie behaupten, bestehen sollte, so würde es keinen Unterschied machen, ob der Inhaber des in Deutschland begründeten Pfandrechts ein Deutscher oder ein Holländer ist, so dass von einer besonderen Benachtheiligung der Deutschen gegenüber den Holländern keine Rede sein kann. Die Anerkennung des in dem fremden Staate entstandenen Rechts hat auch nicht etwa grundsätzlich zur Bedingung, dass in jenem nach gleicher Anschauung, wie im Inlande verfahren wird. Sie ist ein Ergebniss der Bedürfnisse des privaten internationalen Verkehrs und schützt in erster Linie die Interessen der Privaten. Zugleich enthält sie freilich eine Rücksichtnahme auf den fremden Staat und ist von der berechtigten Erwartung begleitet, dass jener Staat

von dem gleichen Gesichtspunkte aus sich zu dem gleichen Verhalten verstehen werde. Wird diese Erwartung nicht alsbald erfüllt, so liegt darin für das inländische Gericht noch kein Anlass, den sonst allgemein beobachteten Grundsatz der Anerkennung für die in dem fremden Staate entstandenen Rechte ausser Anwendung zu setzen, vielmehr würde höchstens für die Gesetzgebung des Inlandes die Frage entstehen können, ob Retorsion zu üben sei.

Was aber den Rang der beiden collidirenden Rechte angeht, so entscheidet darüber nach feststehender Rechtsprechung stets das Gesetz des zur Entscheidung berufenen Gerichts. Im Interesse der Vermeidung sonst unlöslicher Verwickelungen führt schon die praktische Nothwendigkeit zur allgemeinen Befolgung der inländischen Rechtsgrundsätze über den Rang bezüglich sämtlicher in einem inländischen Verfahren concurrirenden Rechte, einerlei, ob sie im Inlande oder im Auslande entstanden sind. Der Beklagte nimmt für seine Hypothek keinen andern Rang in Anspruch, wie er einem einfachen inländischen Conventionalpfandrechte zustehen würde. Das von den Klägern behauptete aus dem Schiffszusammenstosse hergeleitete Pfandrecht ist im Inlande entstanden. Der Rang dieses Pfandrechts bestimmt sich dadurch, dass es sich um eine Forderung aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung handelt und dass die Kläger also nach § 102 No. 5 des Binnenschifffahrts-Gesetzes die Rechte eines Schiffsgläubigers haben. In § 109 aber ist bestimmt, dass ein Schiffsgläubigerrecht dieser Art vor den sonstigen Pfandrechten an Schiff und Fracht nur in soweit den Vorrang hat, als jene Pfandrechte nicht früher entstanden sind. Die Hypothek des Beklagten aber ist früher entstanden als das Schiffsgläubigerrecht der Kläger.

Die Kläger führen aus, nach dem holländischen Handels-Gesetzbucho seien Flussschiffe, die ins Ausland führen, als Seeschiffe zu betrachten, und daher den für diese gegebenen Bestimmungen unterworfen, unter anderen daher auch der Bestimmung, dass die Forderung der Schiffsgläubiger den vertragsmässigen Pfandrechten vorgehen. Hierauf kann indess nichts ankommen. Die Anerkennung der in Holland entstandenen Hypothek durch den inländischen Richter bedingt nicht, dass der ganze Rechtsfall nach holländischem Rechte zu beurtheilen wäre. Das Rangverhältniss der collidirenden Rechte sowohl, wie das Schiffsgläubigerrecht der Kläger unterliegen ausschliesslich dem deutschen Rechte. Dem Umstande, dass wenn den Klägern ein nach holländischem Rechte zu beurtheilendes Schiffspfandrecht zustünde, dieses nach Maassgabe desselben Rechts einen Vorrang vor der Hypothek des Beklagten haben würde, ist keinerlei Bedeutung beizumessen. Und ebenso unberechtigt wäre es, wollte man die Hypothek des Beklagten deshalb, weil ihr nach

holländischem Gesetze sämtliche unter dessen Herrschaft entstandene Schiffgläubigerrechte ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung vorzugehen, als in sich allgemein minderen Rechts betrachten und sie deshalb auch in Concurrenz mit Rechten

des Inlandes, die dem Conventionalpfandrechte gegenüber keinen Vorzug haben, zurücktreten lassen.

Urtheil des 7. Civ.-Sen. in Sachen Badische Schifffahrts-Assecuranz-Gesellschaft wider Koogmann v. 9. Februar. Rep. VII. No. 263/99.

Neue Methode

zur Bestimmung des Beobachtungsortes aus 2 Höhen, der verfloßenen Zeit und Declination.

Von H. Heyenga.

Es sei R der Radius des Douweschen-, z (Zenitdistanz der grösseren Höhe) der Radius des kleineren Sumner'schen-Kreises, d der Abstand der Mittelpunkte dieser beiden Kreise, φ die Breite, D die Declination und $\frac{v}{2}$ die halbe verfloßene Zeit.

Weil der Mittelpunkt des Douwe'schen Kreises auf dem Aequator liegt und hiervon gerechnet die Längendifferenzen der drei Mittelpunkte bezw. $6h + \frac{v}{2}$ und $6h - \frac{v}{2}$ sind, so folgt unmittelbar zur strengen Bestimmung der Breite und Zeit:

$$\begin{aligned} m &= \sin h - \sin h' \\ \text{Tang } x &= \text{Tang } D \sec. \frac{v}{2} \\ \sec d &= \sec D \operatorname{cosec} \frac{v}{2} \\ \cos R &= \frac{m}{2} \sec d \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \log \sec d &= 0,60137 \text{ (oben)} & z &= 31^{\circ} 6' \\ m &= 9,19899 & R &= 50^{\circ} 50',4 \\ \log \cos R &= 9,80036 & d &= 75^{\circ} 30' \\ R &= 50^{\circ} 50',4 & s &= 157^{\circ} 26',4 \\ s &= 78^{\circ} 43',2 & s/2 &= 47^{\circ} 37',2 \\ s/2 - x &= 47^{\circ} 37',2 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \log \operatorname{cosec} R &= 0,11048 \text{ (oben)} & \log \cos R &= 9,80036 \text{ (oben)} \\ \operatorname{cosec} (u+x) &= 0,19017 & \sec \varphi &= 0,06254 \\ \log \operatorname{cosec} \varphi &= 0,30065 & \log \sin \frac{t'+t}{2} &= 9,86290 \\ \varphi &= 30^{\circ} 2',4 \text{ N.} \end{aligned}$$

Mithin hat man zur Längenbestimmung mittelst Chronometer die Stundenwinkel resp. $4h 8m 25',6$ Ost und $2h 6m 17',6$ Ost.

Ist die Zwischenzeit so gross, dass eine Declinationsänderung in Betracht kommt, so benutze man die Declination der grösseren Höhe (D) in der Rechnung und setze:

$$\begin{aligned} \text{Wahre Höhe } 28^{\circ} 54' \text{ im Osten} & \sin h' = 48321 \\ \text{„ „ } 32^{\circ} 37,5 \text{ „ Westen} & \sin h = 53914 \\ m &= 05586 \\ C &= -76 = (-29 \times +4 \times -0,66) \\ m' &= 05662 \\ m' &= 02831 \end{aligned}$$

Es ist nämlich die Differenz der Sinustafel für $9^{\circ} = 29$, $D - D' = +4'$ und $\sin 41^{\circ} = -0,66$. $\sin \varphi$ ist hier negativ in Beziehung zur Declination.

$$\begin{aligned} D &= 9^{\circ} 9' 30'' & \log \sec &= 0,00557 \\ v/2 &= 2h 14m 47'' & \log \operatorname{cosec} &= 0,25588 \\ \log \sec d &= 0,26145 \\ d &= 56^{\circ} 47' 23'' \end{aligned}$$

$$\cos \frac{u}{2} = \sqrt{\operatorname{cosec} R \operatorname{cosec} d \sin s/2 \sin (s/2 - z)}$$

$$\operatorname{cosec} \varphi = \operatorname{cosec} R \operatorname{cosec} (u+x)$$

$$\sin \frac{t'+t}{2} = \cos R \sec \varphi$$

x und u sind Hülfswinkel. Das obere Zeichen von $(u+x)$ giebt die Breite gleichnamig, das untere ungleichnamig mit der Declination, so dass die Zweideutigkeit des Problems vollständige Lösung findet.

Beispiel I.

Es sei gegeben:

$$\begin{aligned} 1^{\text{ste}} \text{ wahre } \odot \text{ Höhe} &= 32^{\circ} 41',1 & \sin h' &= 54003 \\ 2^{\text{te}} \text{ „ „ „} &= 58^{\circ} 54' & \sin h &= 85627 \\ & & m &= 31624 \\ D &= 18^{\circ} 1' \text{ N. } v/2 &= 1h 1m 4'' & m/2 &= 15812 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} D &= 18^{\circ} 1' & \log \sec &= 0,02184 & \log \text{Tang} &= 9,51221 \\ v/2 &= 1h 1m 4'' & \operatorname{cosec} &= 0,57953 & \sec &= 0,01360 \\ \log \sec d &= 0,60137 & \log \text{Tang } x &= 9,52791 \\ d &= 75^{\circ} 30' & x &= 18^{\circ} 38',1 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \log \operatorname{cosec} &= 0,11048 \\ \operatorname{cosec} &= 0,01406 \\ \sin &= 9,99153 \\ \sin &= 9,86846 \\ 19,98453 \\ \log \cos u/2 &= 9,99227 = \text{Hälfte} \\ u/2 &= 10^{\circ} 46',8 \\ u &= 21^{\circ} 33',6 \\ x &= 18^{\circ} 38',1 \end{aligned}$$

$$(u+x) = 40^{\circ} 11',7$$

$$\begin{aligned} \log \cos R &= 9,80036 \text{ (oben)} \\ \sec \varphi &= 0,06254 \\ \log \sin \frac{t'+t}{2} &= 9,86290 \\ \frac{t'+t}{2} &= 46^{\circ} 50',4 = 3h 7m 21s,0 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} m' &= m - C \\ \text{indem } C &= (\sin D - \sin D') \sin \varphi \text{ ist.} \end{aligned}$$

Beispiel II.

Herr Professor Dr. Börgen behandelte unter Annahme von 41° N. geschätzter Breite die folgende Aufgabe.

An. d. Hyd. 1900 Heft II, Seite 84.

$$\begin{aligned} D' &= 9^{\circ} 5' 30'' \text{ S.} \\ D &= 9^{\circ} 9' 30'' \text{ S.} \\ v/2 &= 2h 14m 47'' \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} C &= -76 = (-29 \times +4 \times -0,66) \\ m' &= 05662 \\ m' &= 02831 \end{aligned}$$

Man sieht, dass zur Bestimmung dieser Correction eine rohe Schätzung der Breite nicht ganz entbehrt werden kann.

$$\begin{aligned} \log \text{Tang} &= 9,20740 \\ \sec &= 0,07988 \\ \log \text{Tang } x &= 9,28728 \\ x &= 10^{\circ} 57' 58'' \end{aligned}$$

$$\log \sec d = 0,26145 \text{ (oben)}$$

$$\cdot \frac{m'}{2} = 8,45194$$

$$\log \cos. R = 8,71339$$

$$R = 87^\circ 2' 14''$$

$$z = 57^\circ 22' 30''$$

$$R = 87^\circ 2' 14''$$

$$d = 56^\circ 47' 23''$$

$$s = 201^\circ 12' 7''$$

$$s/2 = 100^\circ 36' 4''$$

$$s/2 - z = 43^\circ 13' 34''$$

$$\log \operatorname{cosec} = 0,00058$$

$$\cdot \operatorname{cosec} = 0,07745$$

$$\cdot \sin = 9,99252$$

$$\cdot \sin = 9,83561$$

$$19,90616$$

$$\log \cos. u/2 = 9,95303 = \text{Halbe}$$

$$u/2 = 26^\circ 9' 20''$$

$$u = 52^\circ 18' 40''$$

$$x = 10^\circ 57' 58''$$

$$u - x = 41^\circ 20' 42''$$

$$\log \cos R = 8,71339 \text{ (oben)}$$

$$\cdot \sec \varphi = 0,12406$$

$$\log \sin t' + t = 8,83745$$

$$\frac{t' + t}{2} = 3^\circ 56' 5''$$

$$\log \operatorname{cosec} R = 0,00058 \text{ (oben)}$$

$$\cdot \operatorname{cosec} (u - x) = 0,18007$$

$$\log \operatorname{cosec} \varphi = 0,18065$$

$$\varphi = 41^\circ 16' 40'' \text{ N.}$$

Die Stundenwinkel sind resp. $37^\circ 37' 50''$ Ost und $29^\circ 45' 40''$ West, oder beide West herum gerechnet, $322^\circ 22' 10''$ und $29^\circ 45' 40''$.

Will man grössere Genauigkeit erreichen, so ist oben das

$C = [(\sin D - \sin D') \sin \varphi + (\cos D - \cos D') \cos \varphi \cos t']$ zu setzen. Das 2^{te} Glied der Klammergrösse ist

$$- 5 \times + 4' \times + (0,7 \times 0,7) = - 10$$

Die Differenz der Cosinustafel für 9° ist nämlich $- 5$; negativ, weil $(\cos D - \cos D')$ das entgegengesetzte Zeichen von $(\sin D - \sin D')$ hat. $(D - D')$ ist $+ 4'$, während $\cos \varphi \cos t'$ stets positiv und hier $= 0,7 \times 0,7$ ist, denn φ liegt stets im 1^{ten}, während t' stets im 1^{ten} oder 4^{ten} Quadranten liegen wird.

Man sieht, das 2^{te} Glied erfordert auch eine Schätzung des t' (grösster Stundenwinkel). Weil jedoch die 1^{te} Decimalstelle des Cosinus genügt, so wird es hierbei auf $1/4$ Stunde mehr oder weniger nicht ankommen.

Wir haben jetzt:

$$C = (-76 - 10) = -86$$

$$m' = 05672 = m - C$$

$$m'/2 = 02836$$

Dieses m' in Rechnung gesetzt gibt:

$$\varphi = 41^\circ 17' 19'' \text{ N} \quad \text{und} \quad \frac{t' + t}{2} = 3^\circ 57' 4''$$

$$\text{während } \varphi = 41^\circ 16' 57'' \text{ N} \quad \text{und} \quad \frac{t' + t}{2} = 3^\circ 57' 6''$$

die genauen Grössen sind.

Streng genommen hätte auch die verflossene Zeit in wahre Zeit verwandelt werden müssen dadurch, dass die sehr geringe Aenderung der Zeitgleichung in Betracht gezogen wird, ebenso wie sie für 2 Höhen desselben Fixsterns in Sternzeit verwandelt werden muss.

Mithin wird die Methode den schärfsten Anforderungen Genüge leisten und ein bequemes Mittel zur directen Ortsbestimmung abgeben, einerlei ob die Declination constant oder veränderlich ist.

Sie lag jedoch klar am Tage, nachdem Herr Dr. Wendt (Elsfleth) zu allererst die Kreisgestalt der Douwe'schen Linie nobis Grösse des constanten Radius nachgewiesen und gezeigt hatte, dass und wo der Mittelpunkt auf dem Aequator zu finden ist.

Flüssige Feuerung für unsere Handelsflotte.

Die gegenwärtig zur Veröffentlichung gelangenden Geschäftsberichte der Rhederei-Unternehmungen weisen mit seltener Uebereinstimmung darauf hin, dass die Geschäftsergebnisse des verflossenen Jahres durch die Höhe der Kohlenpreise stark beeinträchtigt worden sind, und sprechen gleichzeitig die Befürchtung aus, dass dieser ungünstige Umstand nach Ablauf der etwa noch bestehenden Lieferungsverträge noch schärfer hervortreten werde. In der That machen Kohlenmangel und Kohlentheuerung täglich Fortschritte, und es hiesse Vogel-Strausspolitik treiben, wollte man diese Kalamität als eine vorübergehende Erscheinung bezeichnen, die in absehbarer Zeit wieder den früheren normalen Verhältnissen Platz machen müsste. Man betrachte nur die Statistik, wie die Anlage von Dampfkesseln der Zahl und dem Umfange nach zunimmt, wie der Uebergang von der Segelschiffahrt zum Dampferbetriebe sich geradezu in jäher Weise vollzieht, und wie die Dampfer selbst immer stärkere Maschinen erhalten. Der dadurch veranlasste Mehrverbrauch an Kohlen wird nicht durch die That-sache aufgewogen, dass die Ausnützung der Dampfkraft eine rationellere geworden ist.

Unter diesen Umständen beanspruchen die nun schon seit Jahren vorgenommenen Versuche, die Kohle als Dampf-

erzeugerin durch ein anderes Material, das in grösseren Mengen relativ leicht beschafft werden kann, zu ersetzen, von Seiten der Techniker und Rheder besonderes Interesse. Dieses Material bietet uns das Erdöl, mag es nun Petroleum, Naphta, Masut, Astati genannt werden. Die Vortheile, welche die Oel-feuerung gegenüber der Kohlenfeuerung speciell im Dampferbetriebe bietet, sind nicht zu unterschätzen. Was den Heizwerth anbelangt, so entwickelt ein Kilogramm reine Anthracitkohle 8080, gute englische Schiffskohle 7500—8500, Cokes 6800—7600 Kalorien, während die geringsten, hier in Frage kommenden Oelsorten 9000, Baku-Naphtarückstände 10700 und Rohnaphta 10800—11500 Kalorien entwickeln. Der Heizwerth des Oeles übertrifft demnach den der Kohlen etwa um ein Fünftel. Der Umstand, dass es sich um eine Flüssigkeit handelt, deren Verbrennungsprozess keine nennenswerthen Rückstände ergibt, bietet weitere Vortheile: schnelles und billiges Laden des Materials, da bei entsprechenden Einrichtungen mit Hilfe einer Dampfpumpe leicht 200—300 T. in der Stunde in die Dampfertanks gebracht werden können; Reduction der Bunkerräume, da die Heizkraft grösser ist als bei Kohle und das Oel sämtliche Hohlräume ausfüllt, was bei Kohlen nicht der Fall sein kann; Verminderung der Anzahl der Feuerleute und Trimmer, da die ganze Arbeit nur in einer einfachen Ueberwachung des Zuleitungsmechanismus besteht und ein einzelner Heizer mehrere Kessel bedienen kann; weniger ungünstige hygienische Bedingungen für das gesamte Maschinen-

personal; leichte Regulirung der Heizung, da es sich lediglich um das richtige Einstellen des Oelzerstäubers handelt; gute Ventilation der Heizräume durch den starken Zug der Zerstäuber; Schnelligkeit und Elastizität der Dampferzeugung; stärkere Dampferzeugung auf gleicher Heizfläche; längere Dauer der Kesselanlagen; gänzlich Fehlen von Asche und Schlacken und damit Vermeidung zeitraubender schwerer Arbeit und der Feuergefahr auf den Schiffen; vollständige Verbrennung des Materials, und schliesslich sofortiges Erlöschen der Feuer, sobald die Maschinen ausser Thätigkeit gesetzt werden sollen. Diese Momente machen die Oelfeuerung im Schiffahrtsbetriebe selbst dann noch rationell, wenn die Oelpreise diejenigen englischer Kohlen um ein Erhebliches übersteigen.

Die Feuerungsrichtungen für Oele haben in Folge der zahlreichen Versuche in den letzten Jahren bereits bedeutende Verbesserungen erfahren. Anfangs erfolgte das Zerstäuben durch einen Dampfstrahl, was nicht nur grosse Dampf- und Oelverluste zur Folge hatte, während die Entflammbarkeit und Heizkraft des Oeles stark herabgemindert wurde, sondern auch für den Beginn der Heizung noch einen kleineren mit Kohlenfeuerung versehenen besonderen Dampfkessel nothwendig machte. Heute haben wir bereits mehrere Systeme, die diesen Uebelständen abhelfen, indem als Zerstäuber entweder kalte oder besser heisse Luft verwandt wird, die vorher über die Brenntemperatur des Oeles erhitzt wird. Weitere Verbesserungen werden ohne Zweifel sich ergeben, sobald die Oelheizung in der Schiffahrt weitere Verbreitung gefunden haben wird.

In Russland werden schon jetzt mehr als 7 Mill. Tonnen Oel als Feuerungsmaterial verwendet. Seit einigen Jahren benutzt auch dort die Marine die Naphtarückstände, während die auf dem Kaspischen Meere und der Wolga verkehrenden Dampfer bekanntlich schon seit lange ausschliesslich flüssige Feuerung verwenden. Bis jetzt sind nicht weniger als zwölf Dampfer in der ostasiatischen Fahrt ausschliesslich mit der neuen Feuerungsanlage versehen, die sich bei allen weit über die auf sie gebauten Hoffnungen hinaus bewährt hat. In Europa haben die russische, italienische und deutsche Marine die flüssige Feuerung theilweise angenommen und England wird wahrscheinlich in kurzer Zeit ihrem Beispiele folgen. Bekannt dürfte sein, dass auch die Hamburg-Amerika Linie zur Zeit auf einzelnen ihrer Dampfer Versuche in dieser Richtung anstellen lässt und je nach deren Ausfall zur Oelfeuerung auf den dafür geeigneten Linien überzugehen gedenkt. Dieser Uebergang lässt sich relativ leicht bewerkstelligen, da die Einrichtung der Feuerungsanlagen für Oel- und Kohlenfeuerung mit nicht grossen Kosten verknüpft ist.

Wir kommen nun zur Kehrseite der Medaille. Ist gegenwärtig die Beschaffung des flüssigen Brennmaterials in einem Umfange möglich, der die Versorgung eines grösseren Theiles unserer Handelsflotte zu angemessenen Preisen gewährleistet? Die Gesamt-Erdöl-Erzeugung der Erde beträgt jährlich etwa 19 Millionen Tonnen, wovon auf die Vereinigten Staaten und Russland je 8—10 Millionen entfallen; Galizien, Rumänien und Sumatra liefern je etwa 300 000 T. jährlich, Java, Borneo und Canada etwa 100 000, Indien etwa 60 000, Japan etwa 30 000, Deutschland etwa 27 000, Peru etwa 11 000 und Italien etwa 5000 T. Rechnet man davon die nach Raffinirung für Beleuchtungs- etc. Zwecke verbrauchten Mengen ab, so gelangt man zu dem Schlusse, dass es vorab selbst unter den günstigsten und billigsten Transport-Bedingungen vollständig ausgeschlossen ist, das Oel für Dampferheizung etwa auf dem Ostseemarkte der Kohle concurrenzfähig zu machen. Es kann sich vorläufig also nur darum handeln, für den Verkehr von und nach den Hauptproductionsländern die neue Feuerung einzuführen. Wieviel aber in dieser Hinsicht bei zweckmässiger Einrichtung der Oeltransporte geleistet werden kann, schreibt die »A. S. Z.«, zeigen die Erfolge der Londoner Shell-Linie, die auf Borneo ausgedehnte Oellager erworben und für die nach Ostasien

fahrenden Dampfer zur Zeit bereits 15 Oelreservoirs zwischen Suez und Borneo erbaut hat. Sie lässt durch ihre grossen Tankdampfer, unter ihnen die »Halliotis«, das erste für reine Oelfeuerung eingerichtete Schiff, den Transport von den Gewinnungsplätzen zu diesen Reservoirs besorgen und beabsichtigt, in nächster Zeit ihren Betrieb noch erheblich weiter auszudehnen. Die Lager auf Borneo reichen, wie es heisst, aus, um auf lange Jahre sämtliche den Suezcanal passirende Dampfer mit Heizstoffen zu versehen; ebenso ist festgestellt, dass Japan, China und Canada, noch gewaltige, der Erschliessung harrende Oellager bergen. Es erscheint somit die Annahme wohlberechtigt, dass die Production des Oeles wesentlich gesteigert und seine Verwendung als Dampferheizmaterial später auf Gebieten möglich werden wird, die heute dafür gar nicht in Betracht kommen können. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bis zum Eintritt dieses Zeitpunktes die Spannung auf den Kohlenmärkten in Folge gesteigerter Kohlenproduction gemildert sein wird; immerhin würde auch in diesem Falle die Oelfeuerung aussichtsreich bleiben, einerseits um den Eintritt einer neuen Kohlenalamität entgegenzuwirken, andererseits wegen der bedeutenden Vortheile, die sie an sich auch bei ausreichendem Vorhandensein von Kohlen bietet.

Schiffbau.

Bauftrag. Ein Dampfer von so gewaltigen Dimensionen, so gewaltiger Maschinenkraft, dass keine Handelsmarine der Welt seines gleichen aufzuweisen hat, ist in diesen Tagen zwischen dem Nordd. Lloyd und der Schiffbau-Gesellschaft Vulcan in Bredow bei Stettin abgeschlossen oder doch so gut wie abgeschlossen. Dieser nach den Regeln des Germ. Lloyd zu erbauende Dampfer wird 706' engl. lang, bekommt Maschinen von 44 000 indicirten Pferdekräften und soll contractlich 24 Knoten machen. Die Maschinen sind nach dem Schlick'schen System gebaut und bekommen je 6 Kurbeln. Der neue Riesendampfer soll 1902 fertiggestellt werden. (H. B.-H.)

Bauftrag. Die Hamburg-Amerika Linie hat der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, den Bau zweier Subventionsdampfer für die Hamburg-Ostasienfahrt übertragen.

Stapellauf. Auf Tecklenborgs Werft Geestemünde, lief am 29. März ein für die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen erbauter Schleppdampfer vom Stapel, der den Namen »Argentina« tragen wird. Die Dimensionen sind: 106' × 20' × 13½'. Er hat die Classe + 100, K (E) des Germanischen Lloyd erhalten. Der Dampfer ist mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 350 Pferdestärken ausgerüstet und als Eisbrecher construirt.

Stapellauf. Der Bremer Argodampfer »Adler« ist am 31. März von der Werft des Bremer Vulcan glücklich zu Wasser gelassen.

Probefahrt. Am 1. April machte der für die Oldenburg. Portug. Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck neuerbaute Dampfer »Oldenburg« seine Probefahrt, die sich von Travemünde nach Holtenau erstreckte. Da die Probefahrt zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel, setzte der Dampfer sofort seine Reise durch den Canal nach Bremen fort, um dort via Rotterdam für Lissabon und Oporto Ladung einzunehmen. Die Dimensionen des »Oldenburg« sind: 226' × 32' × 21'. Die Tragfähigkeit beträgt bei 17' 6" engl. mittleren Tiefgang

1800 Tons incl. Bunker. Eine 600pferdige Triple Expansions-Maschine giebt dem Schiffe beladen eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten in der Stunde.

Probefahrt. Der auf Tecklenborgs Werft, Bremerhaven erbaute Lloydampfer »Frankfurt« trat am 31. März seine Probefahrt an und kehrte Nachmittags gegen 2 Uhr mit der Lloydflagge im Topp zurück, ein Zeichen, dass er vom Lloyd angenommen ist.

Probefahrt. Am Mittwoch, den 4. April wurde mit dem Dampfer »Duisburg«, welcher auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft für Rechnung der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft Hamburg gebaut wurde, eine Probefahrt unternommen, deren Resultat in jeder Richtung zufriedenstellend war. »Duisburg« ist hauptsächlich zu Frachtfahrten zwischen Hamburg und Australien bestimmt und hat folgende Abmessungen: 403' 8" × 47' 8" × 32', Tragfähigkeit 6500 T. Neun Schiffe lieferte die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft schon vorher an dieselbe Rhederei ab und drei weitere sind noch im Bau. Von diesen 12 sind die letzten 9 Schwesterschiffe. Der Führer des Schiffes ist Herr Capitän Bruhn. Vor Kurzem übertrug die Deutsche Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft einen Frachtdampfer von ca. 8000 T. Tragfähigkeit.

Vermischtes.

Von der Vereinigung Hamburger Schiffmakler und Schiffsagenten ist uns der dritte Jahresbericht zugegangen, dem wir folgende Stellen entnehmen:

Sondermeldungen von Schiffsbewegungen. Die Ober-Postdirection hatte die Absicht geäußert, statt der bisherigen Sondermeldungen von Schiffsbewegungen durch Boten telephonische Meldungen treten zu lassen. Das Project konnte nicht befürwortet werden, vielmehr glaubte man die Einführung telegraphischer »Schiffsmittheilungs-Apparate« empfehlen zu sollen.

Vermerke in Schiffszetteln. In Spediteurkreisen hat sich die Gepflogenheit einzubürgern begonnen, auf Schiffszetteln Clauseln bezüglich der Uebernahme von Gütern anzubringen. Gelegentlich des Eintritts diesbezüglicher Differenzen bei Zuckervorladung angerufen, entschied die Vereinigung, dass der Vermerk in den Schiffszetteln: »Nur solche Säcke überzunehmen, wogegen reines Receipt erteilt wird« nicht als Usanz im Hamburger Hafen anzusehen sei, dass es aber natürlich jeder Partei unbenommen bleibe, derartige Abmachungen im Besonderen zu treffen. In Verallgemeinerung der Frage wurde den Mitgliedern der Vereinigung empfohlen in die Schiffszettel die Clausel: »In diesen Schiffszetteln von Seiten der Verlander eingetragene Bedingungen oder Clauseln sind für das Schiff nicht bindend« aufzunehmen.

Vorausbezahlung der Fracht. Nach dem Vorgeben der Mehrzahl der hamburgischen Rhedereien beschloss die Vereinigung, die Mitglieder zu einer Collectivbekanntmachung zu veranlassen, dass die Fracht thunlichst sofort bei Ankunft der Schiffe, bzw. vor Auslieferung der Waaren einzuziehen ist.

Wiegekosten bei der Entlöschung von Seeschiffen. Bislang vertraten die Gerichte den Standpunkt, dass die Wiegekosten zu den »Kosten der Löschung« gehörten und daher vom Empfänger getragen werden müssten. In einem neueren Falle wurde durch ein Gerichtserkenntnis ausgesprochen, dass die Kosten der Verwiegung in Fällen, wo die

Fracht nach ausgeliefertem Gewicht zu bemessen ist, dem Schiff aufzulegen seien. Angesichts dieser Entscheidung wurde den Mitgliedern empfohlen, in Zukunft in den Charterpartien und Connossementen folgende Clausel aufzunehmen: »If goods are weighed or measured at port of destination to ascertain freight, the charges for weighing etc. to be borne by consignees«.

Die neue Postdampferverträge hat in ihren hauptsächlichsten Bestimmungen folgenden Wortlaut:

§ 1. Der Reichskanzler wird ermächtigt, nach Ablauf des gegenwärtigen Vertrags die Einrichtung und Unterhaltung einer vierzehntägigen Postdampfschiffsverbindung mit Ostafrika und einer vierwöchentlichen Postdampfschiffsverbindung mit Südafrika auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an einen geeigneten deutschen Unternehmer zu übertragen und in dem hierüber abzuschliessenden Vertrag eine Beihilfe bis zum Höchstbetrage von jährlich Einer Million dreihundert und fünfzig tausend Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 2. Diese Verbindungen können durch eine abwechselnd von Osten und von Westen um Afrika fahrende Hauptlinie und eine durch den Suezcanal nach und von Ostafrika fahrende Zwischenlinie hergestellt werden. Die Fahrgeschwindigkeit muss für neu zu erbauende Schiffe im Durchschnitt mindestens betragen

1. auf der Hauptlinie

a) in der westlichen Fahrt, sowie auf der Strecke zwischen Neapel und Dar-es-Salaam in der östlichen Fahrt 12 Knoten,

b) auf den übrigen Strecken der östlichen Fahrt 10½ Knoten,

2. auf der Zwischenlinie 10 Knoten.

§ 3. Der Unternehmer ist zu verpflichtet, auf Verlangen des Reichskanzlers innerhalb der Vertragsdauer auf der Hauptlinie für neu zu erbauende Schiffe eine Erhöhung der vertragsmässigen Fahrgeschwindigkeit eintreten zu lassen, soweit auf einer ausländischen Concurrenz-Postlinie eine Steigerung der vertragsmässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt. Diese Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit hat ohne besondere Gegenleistung des Reichs zu erfolgen, soweit der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmässigen Gegenleistung steigert.

Mit der Wiedereröffnung des **Dortmund-Ems-Canal-Verkehrs**, die für den 15. April zu erwarten ist, werden von Emden mehrere, theilweise schon früher erwähnte neue regelmässige Dampferverbindungen unterhalten werden. Es sind namentlich folgende: Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo«-Bremen nach London, Riga, Reval und Petersburg; Bergen'sche Dampfschiffahrtsgesellschaft Bergen (Norwegen) nach den norwegischen Häfen; Sloman-Hamburg nach Tanger, Malaga, Barcelona, Marseille und einigen anderen Häfen des Mittelmeeres; Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun«-Bremen nach Stettin, Danzig, Königsberg; Schleppschiffahrtsgesellschaft »Unterweser«-Bremen mit Seeleichtern nach Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven; Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrtsgesellschaft Hamburg mit Seeleichtern nach Hamburg. Diesen Rhedereien werden sich demnächst noch die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd zugesellen.

Abmusterung von Seeleuten in amerikanischen Häfen. Einer Verfügung des Treasury Departements in Washington vom 21. November v. J. zufolge sollten alle in Häfen der Vereinigten Staaten abgemusterten Seeleute wie Emigranten

behandelt werden und folglich der für diese vorgeschriebenen Inspektion in Bezug auf Gesundheitszustand, Geldmittel etc. unterworfen werden. Für die Befolgung dieser Vorschrift wurde der Kapitän verantwortlich gemacht. Unter dem 12. Februar d. J. hat das Treasury Department seine Verfügung inzwischen dahin abgeändert, dass »bona fide« Seeleute, die ordnungsmässig in die Musterrolle eingetragen sind, und die das Schiff nur verlassen und an Land gehen, um eine andre Heuer in Uebereinstimmung mit ihrem regelmässigen Erwerb zu suchen, nicht unter das Einwanderungsgesetz fallen und infolgedessen nicht der Bezahlung der Kopfsteuer oder den Beschränkungen, die sonst Fremden, die Zugang zu dem Territorium der Vereinigten Staaten suchen, auferlegt werden, unterliegen. Dagegen wird das Einwanderungsgesetz auch forterhin auf alle fremden Seeleute als anwendbar betrachtet, die nicht unter die oben angegebene Klasse fallen.

Die Häfen von St. Petersburg und Kronstadt wurden im Jahre 1899 von 1880 Schiffen mit 1 603 359 Reg.-Tons gegen 1942 Schiffe mit 1 439 780 Reg.-Tons im Jahre 1898 angelaufen. Die Zahl der Schiffe ist also gegen das Vorjahr um 62 Schiffe zurückgeblieben, dagegen die Tonnenzahl um 163 579 Reg.-Tons gestiegen. Grossbritannien nimmt mit 578 Dampfern von 645 777 Reg.-Tons und 4 Seglern von 1113 Reg.-Tons die erste Stelle im Schiffsverkehr mit St. Petersburg und Kronstadt ein. An zweiter Stelle steht Deutschland mit 320 Dampfern von 230 550 Reg.-Tons und 24 Seglern von 5183 Reg.-Tons; dann folgen Dänemark mit 238 Dampfern von 201 062 Reg.- und 94 Seglern von 13 159 Reg.-Tons, Norwegen mit 162 Dampfern von 134 891 Reg.-Tons und 54 Seglern von 27 650 Reg.-Tons und Schweden mit 172 Dampfern von 111 487 Reg.-Tons und 24 Seglern von 4648 Reg.-Tons. Auf Russland selbst entfallen nur 61 Dampfer von 61 586 Reg.-Tons und 46 Segler von 9172 Reg.-Tons.

Schiffsverkehr in Ostasien. Die in Ostasien bedeutende Chinese Eastern Railway Steamship Company hat zur Zeit 8 Dampfer: »Tsitsikar«, »Mukden« (auch »Shenyang« genannt), »Girin«, »Soongari«, »Ningooter«, »Ussuri« (den früheren Lloyd-dampfer »Hohenzollern«), ferner die beiden Dampfer »Inkoa« und »Sibiriak«, die ohne Zweifel demnächst durch grössere Dampfer ersetzt werden. Der »Inkoa« fährt regelmässig zwischen Port Arthur und Tschifu hin und her und läuft während des Sommers auch Niutschwang an. Der »Sibiriak« ist ein Schleppdampfer, der zur Zeit den Verkehr zwischen Port Arthur und Talienwan unterhält.

Gegen Ende des Jahres 1899 verbreitete sich das Gerücht, dass die Chinese Eastern Railway Steamship Company beabsichtige, die Scheweloff'schen Dampfer aufzukaufen, welche als Dampfer der Russian Steamship Navigation in the East den Verkehr mit sibirischen Häfen unterhalten. Es sind das die drei Dampfer »Wostok«, »Baikal« und »Novik«. Die in Wladiwostok ansässige Firma Scheweloff & Co. forderte aber für ihre Dampfer zu hohe Preise, so dass das Project fallen gelassen wurde. Die Scheweloff'schen Dampfer fahren folgendermassen:

1. »Novik« unterhält den Verkehr zwischen Possiet und Wladiwostok.
2. »Baikal« fährt zwischen Wladiwostok und Nikolajewsk im Sommer.
3. »Wostok« verkehrt zwischen Wladiwostok und Shanghai und läuft Gensan, Fusan, Nagasaki, Port Arthur und Tschifu an.

Die Chinese Eastern Railway Steamship Company war in Nagasaki durch die Russo Chinese Bank vertreten. Vom

Januar d. J. ab ist diese Vertretung an die in Nagasaki errichtete Filiale der russischen Firma Kunst & Albers in Wladiwostok übergegangen, deren Vertreter in Nagasaki gleichzeitig als Agent des Lloyd eine Filiale der deutschen Firma H. Ahrens & Co. Nachf. in Nagasaki errichtet hatte.

Das Gerücht über die Bildung einer grossen russischen Gesellschaft unter der Firma »Eastern Maritime Steamship Company« zur Errichtung eines regelmässigen Dampferdienstes zwischen Wladiwostok, Port Arthur und der mandschurischen Eisenbahn hat sich nicht bewahrheitet.

Regierungs-Trockendocks in Neu-Süd-Wales. Einer Verordnung der Regierung vom 5. Januar d. J. zufolge können die Regierungs-Trockendocks im Hafen von Sidney von allen Schiffen benutzt werden. Die Kriegsschiffe aller Nationen und die Schiffe der Colonialregierung, welche die Docks zu Ausbesserungsarbeiten in Anspruch nehmen, bleiben frei von allen Dockabgaben, aber sie sind verpflichtet, für Ausrüstungsstücke, Löhne und Material Ersatz zu leisten.

Alle anderen Schiffe haben bei Inanspruchnahme der Docks folgende Dockabgaben zu zahlen:

Schiffe von:	Für den ersten Tag oder Bruchtheil eines Tages. Für die Tonne. Pence.	Für den zweiten und jeden folgenden Tag oder Bruchtheil eines solchen. Pence.
4000 Tons und darunter . . .	6	4
4001 bis 5000 Tons . . .	5½	3½
5001 bis 6000 Tons . . .	5	3
6001 Tons und darüber . . .	4½	3

Der geringste Abgabesatz für kleine Schiffe beträgt 20 Pfund Sterling für den ersten Tag oder den Bruchtheil eines Tages und 15 Pfund Sterling für jeden folgenden Tag oder den Bruchtheil eines solchen.

In den Dockabgaben sind die Kosten für Auspumpen, Stützen usw., für alle Arbeiten, welche mit dem Oeffnen und Schliessen der Docks verbunden sind, und für alle Nebenarbeiten beim Docken eines Schiffes eingeschlossen.

Die Regierung übernimmt die Ausbesserungen eines Schiffes oder seiner Maschinen nicht, sondern überlässt denen, welche das Dock benutzen, ihre eigenen Anordnungen zu treffen und für die notwendigen Arbeiten und das Material für dieselben zu sorgen. Ebenso wenig kann die Regierung verantwortlich gemacht werden für einen Unfall, welcher einem Schiff bei dem Hineinbringen ins Dock, beim Herausbringen aus demselben oder in dem Dock selbst zustösst.

Die Officiere, die Mannschaften und die Arbeiter eines Schiffes haben die Dockvorschriften genau zu befolgen. Beim Hineinbringen eines Schiffes ins Dock und beim Herausbringen aus dem Dock ist den Anordnungen des Dock-Aufsichtsbeamten Folge zu leisten.

Anträge auf Benutzung des Docks werden in der Reihenfolge ihres Eingangs gebucht und berücksichtigt, die Regierung behält sich jedoch das Recht vor, in besonderen Fällen Bevorzugungen eintreten zu lassen.

Schiffe, welche Schiesspulver oder Explosivstoffe an Bord haben, werden in das Dock nicht zugelassen.

Das Southerland-Dock hat 29 Fuss 6 Zoll bis 32 Fuss Wasser über der Schwelle bei hohem Wasserstand, bezw. Nipp- und Springfluthen und bietet Raum zur Aufnahme eines Schiffes von 600 Fuss Länge; die Eintrittsbreite beträgt 84 Fuss.

Das Fitzroy-Dock hat 19 Fuss bis 21 Fuss 6 Zoll Wasser über der Schwelle bei hohem Wasserstand, bezw. bei Nipp- und Springfluthen und kann Schiffe von 450 Fuss Länge aufnehmen; die Eintrittsbreite beträgt 59 Fuss.

Für die Benutzung der Maschinen, Beleuchtung, Kränen usw. werden Abgaben nach einem besonderen Tarif erhoben.

Russlands Handelsflotte. Die Zahl der 1000 bis 2000 Tons grossen Dampfer beläuft sich nur auf 43, von welchem 39 auf die Südmeere und nur 4 auf das Baltische Meer entfallen. Dampfer über 2000 Tons besitzen nur die grossen Kompagnien auf dem Schwarzen Meere. Von den grossen Unternehmungen sind die Freiwillige Flotte, die Russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel, »Kawkas i Merkurij« und die Archangel-Murmangesellschaft von der Regierung subventionirt. Der Werth der Dampferflotte wird auf 92500000 Rubel berechnet, von welcher Summe der grösste Theil (91%) auf das Schwarze und Kaspische Meer entfällt und für das Baltische und Weisse Meer nur 9% übrig bleiben. Gebaut sind die Dampfer vorzugsweise aus Eisen; stählerne Dampfer finden sich nur auf dem Kaspischen Meere. Die bei Weitem grösste Zahl der Dampfer ist im Auslande gebaut; es entfallen der Zahl nach 74% und dem Tonnengehalt nach 79% auf das Ausland.

Eine eigentliche russische Segelflotte besteht nur auf dem Baltischen Meere. Der durchschnittliche Tonnengehalt beträgt ungefähr 121 T. 65% aller Segler erreichen nicht 100 Tons; über 500 T. hatten nur 42 Schiffe, die fast alle zum Baltischen Meere gehören.

Reval hatte 10 Dampfschiffe mit 1460 T. und 51 Segler mit 3541 T. Die Rhoderei Rigas stellte sich auf 177 Segler mit 45317 T., 11 Seedampfer mit 8298 T. und 86 Flussdampfer mit 1609 T. Der Gesamtwert der Segelflotte beläuft sich auf 14830328 Rubel. Gebaut sind die Segler vorzugsweise aus Eichen- und Kiefernholz.

Die russische Regierung ist bestrebt, die Handelsschiffahrt in jeder Weise zu heben. Als eine der wichtigsten Massnahmen ist das Gesetz vom 27. April 1898 anzusehen, durch welches die zollfreie Einfuhr von Seeschiffen, sowie von Ankern, Tauen usw. für die Dauer von zehn Jahren gestattet wird. Bei dem Departement für Handel und Manufacturwaaren ist eine besondere Abtheilung für Handelsschiffahrt errichtet und der Conseil für Angelegenheiten der Handelsschiffahrt ins Leben gerufen worden.

Kleine Mittheilungen.

Der Vorstand des Norddeutschen Lloyd bringt in seinem kürzlich erschienenen Jahresbericht (auf den wir in nächster Nummer näher eingehen werden) die Vertheilung einer Dividende von 7½ pCt. in Vorschlag.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 2. April. Nach Erledigung der Eingänge, beschliesst der Verein, nicht wie in letzter Sitzung angeregt wurde, die Abhaltung eines Stiftungsfestes sondern am nächsten Montag eine gemüthliche Zusammenkunft zu veranstalten. Um zahlreichen Besuch wird ersucht; die Einführung von Gästen ist erwünscht. Die Theilnehmerkarte wird auf 2 Mark festgesetzt. Der aus der Mitte der Versammlung kommende Wunsch, mit dieser Sitzung die Session zu schliessen und in die Sommerferien einzutreten, findet genügend Unterstützung und einstimmige Annahme. Nachdem noch Herr Sachse einen

Vortrag über die Erlebnisse und Erfahrungen der deutschen Tiefseee Expedition, die er s. Z. als Navigationsofficier begleitete, zum Herbst in Aussicht stellt, wird die Versammlung und die Session geschlossen.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 4. April. Nach Verlesung der Eingänge wird mitgetheilt, dass das vor einigen Tagen an den Hafeninspector gerichtete Schreiben, betr. mangelhafte Rettungsvorrichtungen an Bord der hiesigen Fährdampfer, insoweit Berücksichtigung gefunden habe, als der Hafeninspector sich an die Polizeiaufsichtsbehörde und diese sich an die Leitung der Fährdampfergesellschaft gewandt habe. Der Director der Gesellschaft hat sich bereit erklärt, gerne einer Sitzung des Vereins beizuwohnen und die dort gemachten Verbesserungsvorschläge einer wohlwollenden Prüfung unterziehen zu wollen. Der Vorsitzende ersucht, in der nächsten, am 18. April abzuhaltenden Sitzung recht zahlreich zu erscheinen. — Aus der »Hansa« kommen zwei Artikel zur Verlesung, die sich mit dem Verhältniss der Hamburg-Amerika Linie zum Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine beschäftigen. — Hieran schliessend, bemerkt der Vorsitzende, er habe die Artikel verlesen lassen, weil das Gerücht im Umlauf sei, die Hamburg-Amerika Linie habe ihre Angestellten ohne Weiteres vor die Alternative gestellt, entweder aus dem betreffenden Verein auszuseiden oder die Dienste der Rhoderei zu verlassen. — Sodann wird abermals angeregt, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob es wünschenswerth erscheint, am Mittelgrund bei der Kugelbaake die Errichtung eines Feuerschiffs vorzuschlagen. Obgleich der hiesige Lootsenverein die Auslegung einer Gasboje für genügend erklärt, wird der Verein auf dringendes Ersuchen eines Mitgliedes dem Antrage näher treten. Es ist erwünscht, dass sich am nächsten Sitzungstage recht viele Lootsen einfinden, damit von competentester Seite beurtheilt werden kann, ob ein Feuerschiff am Mittelgrund nothwendig ist. Ausserdem wird auch darüber entschieden worden, ob im kommenden Sommersemester die Sitzungen vierzehntägig oder allmonatlich abgehalten werden sollen.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 29. März abgehaltenen Versammlung wurden zunächst 6 Herren, unter ihnen 2 auswärtige Navigationslehrer, in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Handbuch der Afrikanischen Westküste von der Direction der deutschen Seewarte zu Hamburg, ein Schreiben von der Sociedad Cosmopolita de Capitanes, Valparaiso; von der »Norddeutschen Allgemeinen Zeitung«, Berlin, vom Berliner Spediteur-Verein, vom Bund der Landwirthe und von einem Capitän aus Lübeck; ferner Zuschriften von Mitgliedern aus Antwerpen, Papenburg, Stargard, Lübeck und von hier. Zunächst wurde ein Artikel betr. Seemanns-Verhandlung über den Untergang des Dampfers »Ella« verlesen und besprochen. Der Vorsitzende erstattete sodann Bericht über die Reichstags-Verhandlung vom 26. d. Mts. betr. Entwurf der Seemannsordnung. Die Versammlung gab der Hoffnung Ausdruck, dass dieses Gesetz eine für beide Theile günstige Fassung erhalten möge. Schliesslich wurden noch drei Ersatzwahlen zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes vorgenommen.

Büchersaal.

Industrie, Handel und Flotte. Volkswirtschaftlicher Atlas in fünf Tafeln und zwei Karten. Unter Beihilfe mehrerer Künstler, herausgegeben vom Deutschen Flottenverein. Druck und Verlag von George Westermann, Braunschweig. 1900. Preis M 1,50.

Die bildliche Darstellung der deutschen Seeinteressen in ihrem engen Zusammenhang mit dem ganzen wirtschaftlichen Leben der Nation ist der Hauptzweck des vorliegenden Werkes, heisst es in der Einleitung dieses einzig in seiner Art dastehenden Atlases; und man muss gestehen der Zweck ist erreicht. Der Herausgeber hat es verstanden, schwierige und schwer zu übersehende Tafeln durch graphische, Jedermann verständliche Darstellungen in einer Weise zu ersetzen, für die es ihm an Anerkennung nicht fehlen wird. Die einzelnen Tafeln und Karten vergegenwärtigen, graphisch dargestellt: 1) Die hauptsächlichsten deutschen Ausfuhrgegenstände; 2) die Rohstoffeinfuhr nach Deutschland auf dem Seewege und die theilhaftigen Industrien; 3) die Seeinfuhr an Nahrungs- und Genussmitteln und die theilhaftigen Industrien und Gewerbe; 4) Wichtige Vergleichszahlen; 5) Vergleich der Flottenstärken und der Ausgaben für die Flotte bei den sieben bedeutendsten Seemächten nach verschiedenen Gesichtspunkten; 6) Der deutsche Seehandel und die im Auslande angelegten deutschen Capitalien; 7) die Blockadegefahr. — Dieser geschilderte umfangreiche Stoff ist durch bildliche Darstellungen so augenfällig zum allgemeinen Verständniss gebracht, dass thatsächlich ein besonderer Text hätte entbehrt werden können. Um aber Denjenigen, die sich eingehender mit diesen Fragen zu beschäftigen gedenken, die erforderlichen Unterlagen zu bieten, ist jedem Blatt noch eine Erklärung hinzugefügt, die das verwendete umfangreiche Zahlenmaterial näher erläutert. Nicht unerwähnt darf bleiben, dass der Preis des Werkes (M 1,50), dessen Darstellungen auf künstlerischen Werth zweifellos Anspruch machen können, auffallend niedrig gestellt ist. Wir empfehlen unseren Lesern, dieses neueste literarische Erzeugniss auf nautischem Gebiete zum Studium.

sind sich selbst zu überbieten, denken wir doch, dass sich eine Erhöhung um 1½, bis 3 d leicht für solche Rheder ergeben wird, die passende Räume sowohl nach Grösse als nach Position anzubieten vermögen. Andererseits ist der Bedarf für Boote vom Golf nicht mehr so lebhaft; dringende Wünsche, ausgenommen nach Timber, sind berücksichtigt worden, während die Verscharter in atlantischen Baumwollhäfen gemeinsam der Ansicht sind, dass die Saison als beendet zu betrachten ist. Offene Boote werden sich deshalb in nächster Zeit nach Beschäftigung in nördlichen Häfen umsehen müssen, in denen — abgesehen von Getreide — Kistenöl, Bretter von den Provinzen und beträchtlichen Menge Kohlen nach den verschiedenen Häfen verfügbar sind. — Mit Rücksicht auf das Segelschiffsgeschäft können wir nur berichten, dass die Frachten infolge dauernden Räutmangels, der von Tag zu Tag fühlbarer wird, fortgesetzt fest bleiben. Die Nachfrage in beinahe allen Richtungen ist gut, das Einzige von Interesse ist ein Frachtaufschwung von 1 cent für Kistenöl nach Japan; 26 cents sind für erstclassige Stahlschiffe zur Sommerbeladung bezahlt worden. Eine Charter nach Hongkong mit 24 cents darf nicht als Kriterium betrachtet werden; das in Rede stehende Schiff war aus Holz und unterlag einer Extraversicherung infolge seines Alters.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3½ d	20/	15/	12/6
London,	4d April	22/6	15/	15/
Glasgow,	3½ d	22/6	15/	15/
Bristol	4½ d	22/6	15/	15/
Hull	4½ d	22/6	17/6	15/
Leith	5½ d	27/6	17/6	17/6
Newcastle	5d	25/	17/6	15/
Hamburg	55 s	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3/6	22/6	20/	20/
Bordeaux	4/	35 cts.	25c.	\$ 8
Antwerpen	3½ d	18/9	15/	15/
Bremen	55 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	2/9	22/6	16/3	20/a22/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 35 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 32½ c. — Amsterdam 32½ c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 11—64 d. — Bremen 35 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/10½	4/	3/4½	3/4½
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/6a3/3	.... 26½/a27c.
			Hongkong.	Java. Calcutta. Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	24½/a25c.	22c.	16c.	25c.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 23. März 1900.

Trotzdem zahlreiche Abschlüsse stattgefunden haben, decken sie noch nicht die bestehende Nachfrage, ganz besonders nicht für Getreideräume bei prompter Beladung nach Cork f. O. und für ausgesuchte Häfen. Während die Vershiffer abgeneigt

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung a. Galvanischem Metallpapier. „System Endrueit“ D. R. P. No. 82664 u. 97570.

Vorteile: Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weiterstehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.
Einzigste Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.
Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endrueit“ aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschdichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlenschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten. Stromabnahme funkenlos. Widerstand und Reibung minimal. Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen. Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust. Abnutzung gering. Bedienung einfach. Preise billig.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 15.

Hamburg, den 14. April.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Betriebskosten unterseeischer Telegraphenkabel. — Nachtsignale verschiedener Dampfer-Rhedereien. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Sprechsaal.

Auf dem Ausguck.

Der kürzlich an den Reichstag gerichtete Bericht über das **Auswanderungswesen** für das Jahr 1899, auf den in nächster Nummer zurückgekommen werden soll, gewährt u. A. die auf zahlreiche Beweise gestützte Gewissheit, dass die zur Rettung von Menschenleben an Bord deutscher Schiffe eingeführten Vorsichtsmaassregeln ihrem Zwecke vollkommen genügt haben. Da ein derartiger Bericht alljährlich von Reichsbeamten, also von Rhedereien gegenüber unabhängigen Personen erstattet wird, ist er ein werthvolles Document. Den meisten Lesern ist ja hinlänglich bekannt, dass deutsche Rhedereien, allen voran Packetfahrt und Lloyd, ständig bemüht sind, die auf dem Gebiete des Rettungswesens gemachten Erfindungen sich möglichst nutzbar zu machen. Natürlich bedingt eine derartige Fürsorge nicht, dass jedes Geistesproduct eines Erfinders eingehender Berücksichtigung unterzogen wird. Wollten die Rhedereien Das thun, dann müsste ein ganzer Stab von Controlleuren angestellt werden. Ausserdem würde durch eine solche Einrichtung die schon jetzt erhebliche Mitgliederzahl der Erfindergilde ungeheuer schnell wachsen. Der Nautische Verein zu Hamburg, dem die Erfinder in Seesachen gewöhnlich zuerst ihr Herz ausschütten, würde das ganze Jahr tagen, ohne Stoffmangel zu leiden; ein

Umstand, der den Vorsitzenden mehr als die Mitglieder erfreuen dürfte. Erfreut über ein derartiges Entgegenkommen gegenüber den Erfindern würden wahrscheinlich auch solche, nicht immer uninteressirte Leute sein, die den deutschen Rhedern in Wort und Schrift mangelnde Rücksichtnahme für die Sicherheit des Lebens und Eigenthums ihrer Schiffsbesatzungen vorwerfen. Ganz besonders diesen Personen empfehlen wir ein Studium des Berichts über das Auswandererwesen im Jahre 1899.

Wie schon in letzter Nummer berichtet wurde, hat der Vorstand des **Norddeutschen Lloyd**, laut Jahresbericht, die Auskehrung einer Dividende von $7\frac{1}{2}\%$ = 3 200 000. M vom Gesamt-Actiencapital von 80 Mill. Mark in Vorschlag gebracht. Der Bericht enthält wie alljährlich, eine Zusammenstellung hochwichtiger Daten, von denen verschiedene im Laufe der Zeit bereits in der „Hansa“ Erwähnung gefunden haben. So die Erwerbung einer Dampferflotille zur Ausübung des ostasiatischen Küstenverkehrs; die Errichtung einer Anstalt für die Vornahmen von Schleppversuchen an Schiffsmodellen; die Indienstellung eines Cadettenschulschiffes; drahtlose telegraphische Verbindung zwischen Borkum-Feuerschiff und Festland etc. Von weiterem Interesse sind noch folgende Punkte:

Ein Vergleich des Personenverkehrs auf den transoceanischen Reisen ergibt folgende Ziffern:

		1899		1898	
		aus- gehend	ein- kommend	aus- gehend	ein- kommend
		Personen		Personen	
in d. New-York-	Bremen	70 898	30 949	47 713	27 086
Fahrt	Genoa	23 892	13 726	23 526	15 943
„ Baltimore- und					
Galveston-Fahrt . . .		22 018	2 543	12 612	2 782
„ Südamerik. „ . . .		8 147	2 437	7 274	2 538
„ Ostasiat. „ . . .		7 433	4 841	8 004	4 769
„ Austral. „ . . .		5 322	5 020	5 201	4 512
		137 710	59 516	104 333	57 630
		197 226		161 963	

Die Abnahme im Personenverkehr auf der ostasiatischen Fahrt erklärt sich dadurch, dass wir in 1899 die Beförderung farbiger Deckpassagiere in Rücksicht auf den Comfort unserer Cajütpassagiere erheblich eingeschränkt haben. Die Zahl der beförderten Cajütpassagiere stieg von 5149 in 1898 auf 5652 in 1899.

Bis zum 31. December 1899 beförderte der Norddeutsche Lloyd auf transoceanischen Reisen 3 906 696 Passagiere.

An Ladung wurden auf den verschiedenen Linien im Jahre 1899 2 308 404 cbm befördert, gegen 1 983 482 cbm im Vorjahr.

Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd durchliefen im vorigen Jahre auf ihren Fahrten etwa 3 545 000 Seemeilen gleich etwa 164 mal dem Umfange der Erde.

Der steigende Umfang unseres Betriebes in New-York—Hoboken zwang uns, eine Ausdehnung unserer dortigen Dockanlagen ins Auge zu fassen; es gelang uns, durch Ankauf des sogen. Thingvalla-Piers dieselben in einem Umfange zu erweitern, dass sie für absehbare Zeit unseren Anforderungen genügen werden.

Die Seemannscasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. December 1899 über ein Vermögen von M 2 217 698,75. Bis zu diesem Zeitpunkte hat sie Zahlungen im Gesamtbetrage von M 2 038 540,— an ihre Mitglieder geleistet.

Die Wittwen- und Waisen-Pensionscasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. December v. J. über ein Vermögen von M 484 060,10. Die von der Pensionscasse seit der kurzen Zeit ihres Bestehens geleisteten Zahlungen belaufen sich auf M 89 389,00.

Zur Ablieferung gelangten von dem »Vulcan« in Stettin der Dampfer »König Albert«, der Schnellpostdampfer »Kaiserin Maria Theresia«, von Blohm & Voss, Hamburg, der Dampfer »Rhein« von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde, die Dampfer »Cöln« und »Frankfurt«, sowie der Dampfer »Hannover« von Wigham, Richardson & Co., Newcastle, endlich Dampfer »Deli« von der Actien-Gesellschaft »Weser« und Dampfer »Nixe« von der Firma G. Seebeck, A.-G., in Bremerhaven.

Von den nach dem letzten Jahresbericht in Auftrag gegebenen Dampfern bleiben zur Zeit im Bau die Dampfer »Prinzess Irene«, »Grosser Kurfürst«, »Main«, »Strassburg« und »Würzburg«.

Der Dampfer »Kaiser Friedrich« wurde an die Bauwerft zurückgegeben. Als Ersatz bestellten wir einen neuen Schnell-dampfer bei dem »Vulcan« in Stettin. Dieselbe Gesellschaft beauftragten wir mit dem Bau eines weiteren für die Durchführung unseres nordatlantischen Doppelschrauben-Schnell-dampferdienstes erforderlichen Schnelldampfers, der mit Allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät des Kaisers den Namen »Kaiser Wilhelm II.« erhalten wird.

Die Firma Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde beauftragten wir mit dem Bau eines neuen Dampfers der »Rhein«-Classe, der den Namen »Neckar« erhalten wird, während wir bei dem Bremer »Vulcan« in Vegesack einen weiteren Dampfer der »Cöln«-Classe, der den Namen »Cassel« erhalten soll, in Auftrag gaben. Endlich bestellten wir bei der Firma Furness Withy & Co. in West-Hartlepool, England, zwei Dampfer für unsere ostasiatische Frachtdampferlinie, »Freiburg« und »Marburg«, von denen der erste zur Zeit bereits abgeliefert ist.

„Lloyd“ ist nicht nur in England sondern in der ganzen maritimen Welt ein bekanntes Wort. Die Namen Norddeutscher-, Germanischer-, Oesterreichischer-, Italienischer- und Englischer Lloyd dienen zur Bestätigung. Der Ursprung dieser englischen Gesellschaft, von der die anderen erwähnten ihren Namen entlehnt haben, ist bis ins siebzehnte Jahrhundert zurückzuführen. Damals gab es in London, Tower Street, ein Caffeehaus, das unter dem Namen »Lloyds Coffee House« ein beliebter Versammlungsort schiffahrttreibender Kreise war. Edward Lloyd hiess der Inhaber. Hier wurden zwischen Rhodern, Kaufleuten und Assecuradeuren bei einer Tasse Caffee Geschäfte abgeschlossen, hier erfuhren die Interessenten die ersten Neuigkeiten über Schiffsahrtsangelegenheiten. Im Jahre 1692 wurde das Geschäft nach der Lombardstrasse verlegt. Herr Edward Lloyd hatte erkannt, welche Wichtigkeit es für sein Geschäft bedeutete, wenn er seinen Gästen neue, verbürgte Nachrichten bringen konnte, desshalb entschloss er sich, nach Uebersiedelung in die Lombardstrasse eine Zeitung, unter dem Namen »Lloyds News« herauszugeben. Das Blatt erschien dreimal wöchentlich und verfügte über einen für damalige Zeit vorzüglichen Nachrichtendienst. Zum Beweis mag dienen, dass die am 19. September 1696 erscheinende No. 8 der »Lloyds News« neueste Nachrichten von folgenden Tagen brachte: Edinburg 8. Sept.; Coronna 4. Sept.; Kinsale 4. Sept.; Falmouth 12. Sept.; Barbados 30. Juni; Dublin 9. Sept. etc. Leider ging die Zeitschrift schon am 23. Februar des nächsten Jahres ein. Eine an jenem Tage erschienene nicht den Thatsachen entsprechende Notiz über parlamentarische Nachrichten, veranlasste die Regierung eine Berichtigung zu fordern. Diesem Ansinnen folgte der Herausgeber nicht, sondern zog vor, die weitere Publication des Blattes einzustellen. Unter demselben Namen und derselben Leitung erschien die nächste Nummer erst wieder im Jahre 1726. Die Clienten des Herrn Lloyd hatten die Neuausgabe veranlasst. Im Jahre 1774 wurde das alte Caffeehaus geschlossen und sein Besitzer siedelte in die Räume der »Royal Exchange« über. Als diese später niederbrannte, wurde auf kurze Zeit das Domicil verlegt, um nach Wiederaufbau

Firma abermals und bis zur Gegenwart als ständiger Wohnort zu dienen. Aus dem unscheinbaren Caffeehaus ist im Laufe von zwei Jahrhunderten eines der gewaltigsten Unternehmen der Zeit geworden: Die Schiffsclassificationsgesellschaft »Society of Lloyds Register«. Das bei der Gründung dreimal wöchentlich erscheinende kleine Winkelblatt »Lloyds News« hat später den Namen »Lloyds List« oder was bekannter klingt »Shipping Gazette« erhalten. Die unbestritten erste Schiffszeitung der Welt.

Der **Nautische Verein zu Hamburg** hat am 9. April seine Winter-Sitzungsperiode durch einen **Commerz** beendet. Der anwesende Ehrenpräses des Vereins, Herr Dr. Antoine-Feill sen., brachte ein Hoch auf den Ersten deutschen Seemann, auf Kaiser Wilhelm II. aus. Nach Absingen der Nationalhymne ehrten die Mitglieder ihren Ehrenpräses in gleicher Weise. Der weitere Verlauf des Festes entsprach den gestellten Erwartungen. Heiterkeit und Frohsinn wetteiferten mit unstillbarem Durst. Nautik, in gewöhnlichen Sitzungen Gegenstand der Discussionen, musste am letzten Sitzungstage anderen Gesprächsstoffen weichen. Die Herren Abg. Roeren und Genossen würden ihre Freude daran gehabt haben. Beschäftigte man sich auch nicht mit der *lex Heinze* selbst, so hatten entschieden einzelne der Vorträge und Declamationen die Eigenschaft »..... zu sein, ohne das Schamgefühl zu verletzen.« Ohne Misston schieden die Mitglieder am frühen Morgen.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

7) Haftung aus dem **Connossement** für die Auslieferung minderwerthiger Güter. H.-G.-B. Art. 607, 610.

Eine Berliner Firma hatte in Harburg auf Grund von **Connossementen** eine grössere Parthie kieferner Plattschwellen empfangen, die von Riga mit dem Dampfer »Günther« an sie verladen waren. Sie übernahm die Schwellen durch ihren Spediteur, ohne dass zunächst eine Besichtigung oder Be-
anstandung stattgefunden hätte und liess sie nach Nordheim weiter befördern. Hier stellte sich heraus, dass sich in der Parthie eine grössere Anzahl Espenschwellen befanden, die weniger werth sind als kieferne Schwellen. Gegenüber der Klage auf Bezahlung der Fracht versuchte die Firma, das Schiff für diesen Minderwerth in Anspruch zu nehmen. Der Gegenanspruch ist vom Reichsgerichte aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

An und für sich sind die Angaben des **Connossements** für das Rechtsverhältniss zwischen Verfrachter und Empfänger entscheidend. Der Verfrachter muss dem Empfänger gegenüber die Richtigkeit der im **Connossement** enthaltenen Bezeichnung der abgeladenen Güter vertreten und darf nicht mit dem Einwande gehört werden, dass er nichts anderes erhalten habe, als was er ausliefern könne (H.-G.-B. Art. 653—655). Sodann haftet er nach Art. 607 für Verlust und Beschädigung. Dagegen erlöschen nach Art. 610 die Ansprüche des Empfängers, wenn die Uebernahme ohne Rüge erfolgt und nicht binnen 48 Stunden die Besichtigung der Güter nach Maassgabe des Art. 609 erwirkt ist. Ist dies unterlassen, so sollen »alle Ansprüche wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes erlöschen«. Die Bestimmung beruht darauf, dass es unbillig gegen den Verfrachter sein würde, seine weitgehenden Verpflichtungen lange in der Schwebe zu lassen, und dass die vorbehaltlose Uebernahme der Güter als Genehmigung zu gelten hat. Dann aber muss der hier vorliegende Fall, dass nicht das im **Connossement** bezeichnete, sondern nur ein anderartiges Gut (ein aliud) ausgeliefert werden kann, dem »theilweisen Verlust« gleichgestellt werden, und zwar trotz der Bestimmung, dass der Empfänger dies anderweitige Gut nicht zurückweisen darf, sondern nehmen muss (Art. 554). Denn wenn der Schiffer das im **Connossement** bezeichnete Gut nicht ausliefern kann, weil er nichts erhalten hat, so wird der Verfrachter behandelt, als ob die Güter verloren seien. Kann ein Theil nicht geliefert werden, weil um so viel weniger abgeladen wurde, so würde »theilweiser Verlust« vorliegen. Beides muss auch gelten, wenn der Schiffer die im **Connossement** bezeichneten Güter nicht liefern kann, weil er andere empfangen hat, denn auch darauf kann er sich nicht berufen, und es kann keinen Unterschied machen, dass aus Billigkeitsrücksichten bestimmt ist, der Empfänger müsse diese anderen Güter nehmen und sich mit dem Ersatze des Minderwerths begnügen.

Die Uebernahme der Güter im Sinne des Art. 610 hat im vorliegenden Falle in Harburg stattgefunden. Eine Besichtigung durch die Behörde oder durch amtliche Sachverständige ist nicht veranlasst worden, auch ein Vorbehalt nicht erklärt. Die erst nach mehreren Wochen festgestellte und angezeigte Bemängelung ist dem Schiffe gegenüber ohne Bedeutung.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. in Sachen Vallentin & Markwaldt wider Bornholdt & Co. v. 10. Febr. Rep. I. No. 433/99.

8) Zum Artikel 21 der Kaiserl. Verordnung v. 7. Januar 1880.

Im December 1896 collidirte der Fährdampfer »Lune«, als er aus der Geestemündung nach dem

Fischereihafen fuhr, mit dem Weser abwärts fahrenden Schlepper »Bremerhaven«. Der »Lune« wurde u. a. der Vorwurf gemacht, dass sie entgegen dem Art. 21 der Kaiserl. Verordnung sich schuldhafter Weise nicht auf der an ihrer Steuerbordseite liegenden Hälfte des Weser-Fahrwassers gehalten habe. Dieser Vorwurf wurde in den Instanzen zurückgewiesen, was die Billigung des Reichsgerichts fand. Es war festgestellt, dass die Entfernung von der Geostemündung bis zum Fischereihafen 500 Meter beträgt. Bei dieser Sachlage erscheint das Verlangen unberechtigt, dass die »Lune« auf dieser Fahrt die Weser zweimal kreuzen müssen; sie würde dabei ihre Fahrt nicht nur um das Doppelte haben verlängern müssen, sondern auch die Gefahr für andere Schiffe eher vergrößert als vermindert haben. Ein Widerspruch mit einer älteren Entscheidung des Reichsgerichts (Band 19, S. 17) liegt nicht vor. Damals handelte es sich um ein in den Hamburger Hafen einlaufendes Schiff, welches sich anstatt in der südlichen in der nördlichen Fahrwasserhälfte gehalten hatte. Das wurde gemissbilligt und dabei ausgesprochen, dass die Vorschrift des Art. 21 auch von einem Dampfschiffe, das bestimmungsgemäss eine Reihe von verhältnissmässig nahe bei einander liegenden Orten das an seiner Backbordseite befindliche Flussufer anzulaufen habe, beobachtet werden müsse. Damit ist jedoch nicht gesagt, dass ein Dampfschiff, das von einem an seiner Backbordseite liegenden Orte nach einem andern an derselben Seite liegenden Orte fährt, unter allen Umständen die andere Fahrwasserseite aufzusuchen habe. Diese Verpflichtung besteht nur, wenn damit dem Zwecke der Vorschrift, der Gefahr des Zusammenstosses möglichst vorzubeugen, gedient werden kann. Liegen die beiden an der Backbordseite befindlichen Orte, wie im vorliegenden Falle, so nahe, dass die Aufsuchung der an der Steuerbordseite des Schiffes liegenden Fahrwasserhälfte eine wesentlich nur in einer zweimaligen Durchkreuzung des Fahrwassers bestehende Fahrt bedingen würde, so läuft es dem Zwecke des Art. 21 geradezu zuwider, ein Schiff zur Einschlagung eines Weges nöthigen zu wollen, dessen Länge mit der Entfernung beider Orte zu einander ausser allem Verhältniss stehen und die Collisionsgefahr steigern würde, statt sie zu vermindern.

Urtheil des 1. Civ.-Sen. v. 10. Februar in Sachen Oldenburgische Glashütte wider Union. Rep. I. No. 432/99.

Betriebskosten unterseeischer Telegraphenkabel.

Bezüglich des Betriebes unterseeischer Telegraphenkabel bringt »Engineering« einige Ziffern,

die wir im Folgenden wiedergeben. Dabei muss berücksichtigt werden, dass durch Kriege etc. in den letzten Jahren die Gesellschaften gute Geschäfte machten.

In der ersten Hälfte des verflossenen Jahres betrugen die Einnahmen der Eastern Extension Australasia and China Telegraph C. J. Lim. 324 361 £ gegen 277 283 £ in der ersten Hälfte des Jahres 1898. Die Betriebskosten beliefen sich auf 107 267 £ — worunter 28 177 £ für die Unterhaltung der Kabel — gegen 102 874 £ in den ersten 6 Monaten des Jahres 1898. Nach Abzug der Zinsen auf die Obligationsschuld und nach Abzug von 5000 £ für einen neuen besonderen Reservefond schliesst die Balance mit einem Saldo von 175 799 £, von dem als Dividende 62 500 £ vertheilt und 100 000 £ auf den allgemeinen Reservefond übergeschrieben wurden, sodass auf das 2. Halbjahr ein Saldo von 13 299 £ übertragen werden konnte. Erneuerung der Kabel kostete 68 901 £, die von dem Reservefond bezahlt wurde. Die obengenannte Ausgabe von 28 177 £ für Unterhaltung der Kabel wurde hauptsächlich verursacht durch Kabelschiffe, durch das Legen ausgebesserter Kabel, durch Versicherung neuer Kabel während ihres Transportes über See, durch Unkosten für die Kabelmagazine usw.

Ende Juni v. J. betrugen die Reservefonds der Gesellschaft 1 182 225 £. Die Gesellschaft hat die Australischen Kolonien darum ersucht, ohne Subsidion weitere Kabel als Verlängerung des neuen Kabels nach dem Cap bis nach Perth und Adelaide legen zu dürfen. Der Tarif von Australien nach Gross-Britannien würde dann bis auf 4 s. ermässigt werden, während eine weitere allmähliche Verringerung bis auf 2 s. 6 d. für jedes Wort in Aussicht gestellt wird.

Die Einnahmen der Brazilian Submarine Telegraph C. J. Lim. für die ersten 6 Monate des Jahres 1898 betrugen 119 361 £, die Betriebskosten in demselben Zeitraum 21 999 £. Nach Abzug der Zinsen etc. und anderer Ausgaben verblieb eine Nettocinnahme von 76 703 £, wovon 20 000 £ auf den allgemeinen Reservefond gebucht, 51 640 £ als Dividende vertheilt und auf das zweite Halbjahr ein Saldo von 5063 £ übertragen wurde. Der Reservefond hatte in dem abgelaufenen Jahre keine Ausgaben und betrug infolgedessen Ende Juni verg. Jahres 1 915 852 £.

Diese Ziffern sind in Rücksicht auf unsere Colonien nicht ohne Bedeutung, zumal auch durch den Südafrikanischen Krieg mehr als sonst die Wichtigkeit eigener Seekabel in den Vordergrund getreten ist. Die Engländer haben nicht nur ein Monopol, auch machen sie gute Geschäft mit ihren Seekabeln.

Nachtsignale verschiedener Dampfer-Rhedereien.

Name der Rhederei	Erklärung des Signals	Das Signal wird gezeigt
a. Weiss.		
British and Colonial S. N. Co., London.	Pyrotechnisches Licht nacheinander mit den Farben, weiss, roth und grün.	Auf See
City of Liverpool S. N. C.	Römisches Licht nacheinander mit vier weissen und zwei grünen Bällen bis zu 50' Höhe.	do.
Clan Line, Glasgow.	Ein Weiss-, ein Roth- und ein Weissfeuer nacheinander.	do.
Deutsche D.-Ges. „Hansa“, Bremen. (Für die nach Indien bestimmten Boote.)	Aus weissem pyrotechnischem Licht ein Kreis von ca. 1 m Durchmesser; im Centrum ein rothes Licht. Brenndauer 30 Sec.	do.
Hamburg-Südamerikanische D.-Ges., Hamburg.	Gleichzeitig: ein weisses Licht vorne, sieben rothe Leuchtkugeln mittschiffs und ein grünes Licht achter.	do.
Neptune S. N. Co., Sunderland.	Ein Römisches Licht mit vier weissen Bällen bis zu 50' Höhe, gefolgt von zwei gleichzeitig abzubrennenden Coston-Lichtern, dass eine weiss in roth, das andere roth in blau übergehend; Brenndauer 30 Sec.	do.
Nippon Yusen Kaisha, Japan.	Gleichzeitig zwei weisse, 50' von einander in horizontaler Richtung entfernte pyrotechnische Lichter, jedes mit zwei rothen Bällen bis zu 50' Höhe.	do.
Norfolk & American S. S. Co.	Gleichzeitig zwei weisse 60' horizontal von einander entfernte Lichter.	do.
Pacific S. N. Co., Liverpool.	Ein Römisches Licht nacheinander mit zwei weissen, zwei rothen und zwei blauen Sternen.	do.
Philadelphia Transatlantic Line.	Gleichzeitig je ein weisses Licht vorne und achter, sowie ein grünes mittschiffs. (Folgt diesem Signal ein rothes Licht, so bedeutet es: „An Bord Alles wohl.“)	do.
Siemens Brothers, London.	Ein weisses Magnesium-Licht, dem durch Lampenlicht erzeugte drei kurze Blinko, ein langer und ein kurzer Blink folgen.	do.
R. Singlehurst & Co., Liverpool.	Ein weisses Licht, das in ein Römisches mit drei rothen Bällen bis zu 50' Höhe übergeht.	do.
b. Gelb.		
Chesapeake & Ohio S. S. Co., London.	Drei gelbe pyrotechnische Lichter, je eins, vorne, auf der Brücke und achter, zugleich abgebrannt.	Auf See
Deutsche Amerikanische Petroleum-Ges., Hamburg.	Ein starkes eintöniges Signal mit der Dampfpfeife, dem ein gelbes in blau übergehendes pyrotechnisches Licht folgt, hierauf ein Römisches Licht mit vier Bällen in der Farbenfolge gelb, blau, gelb, blau.	do.
P. Henderson & Co., Glasgow.	Je ein gelbes in roth übergehendes Licht vorne und achter, ferner ein grünes mittschiffs.	do.
Royal Mail S. S. Co., London.	Gleichzeitig ein gelbes pyrotechnisches und ein Römisches Licht mit weissen Bällen bis zu 150' Fuss Höhe.	do.
Ulster S. S. Co., Belfast.	Drei übereinander stehende Lichter in der Reihenfolge gelb, blau, roth, verbunden mit zwei Römischen nacheinander folgenden Lichtern, jedes mit zwei gelben, zwei blauen, zwei rothen Bällen bis zu 50' Höhe.	do.
c. Blau.		
Allan Line, Glasgow.	Drei Raketen, blau, weiss, roth, zugleich oder in so schneller Reihenfolge abgebrannt, dass es den Anschein erweckt, sie seien gleichzeitig abgegeben.	Quer von Moville u. Queens-town.
do.	Drei Blaufeuer, in den Wanten des hinteren Mastes in Form eines Dreiecks.	Auf See.
Amerikanische Petroleum-Ges., Rotterdam.	Drei 10' von einander entfernte Blaufeuer in horizontaler Richtung, darüber ein rothes pyrotechnisches Licht für die Rotterdamer Linie, zwei für die Antwerpener Linie.	do.
Cardiff & New-York S. S. Line, Cardiff, ebenfalls Edwards, Robertson & Co., London.	Coston-Licht, nacheinander mit den Farben blau, weiss und blau.	Zwischen Cardiff und New-York.

Name der Rhederei	Erklärung des Signals	Das Signal wird gezeigt
Compagnie Générale Transatlantique, Havre	Drei gleichzeitig brennende Coston-Lichter, blau weiss und roth; vorne mittschiffs und achter.	Auf See
Cunard S. S. Comp., Liverpool	Ein Blaulicht und zwei Raketen gleichzeitig abgebrannt.	Quer ab von Browhead und von Queenstown
do.	Ein Blaulicht und zwei Römische Lichter mit je sechs blauen Bällen bis zu 150' Höhe in rascher Reihenfolge abgegeben.	Auf See
Currie, Donald & Co., London	Von der Brücke aus ein Blaulicht, dem sofort ein Römischer mit fünf blauen Bällen folgt, die bis zu 150' steigen.	do.
Deutsche D. S. „Kosmos“, Hamburg	In Form eines Dreiecks drei Blaulichter, hinterher ein rothes pyrotechnisches Licht.	do.
Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg	Gleichzeitig: Vorne ein blaues Römischer Licht mit fünf Bällen, mittschiffs ein grünes mit sieben Bällen, achter ein rothes mit fünf Bällen.	do.
Elder, Dempster & Co., Liverpool	Ein Römischer Licht mit vier blauen Sternen, denen zwei rothe folgen.	do.
do.	Dasselbe Signal gefolgt von einem rothen Licht.	An der Nord- und Südküste von Irland.
International Navigation Company (American Line), New-York	Gleichzeitig abgebrannt: Je ein Blaulicht vorne und achter, ein rothes pyrotechnisches Licht von der Brücke aus; ferner zwei Raketen, deren Bälle die Farben blau roth und grün haben.	Quer ab von Queenstown und Browhead
do.	Dasselbe Signal, ohne die beiden Raketen.	Auf See
National S. S. Co., London	Gleichzeitig abzubrennen und in Form eines Dreiecks aufzustellen: je ein blaues pyrotechnisches Licht vorne u. achtern, ein grünes a. d. Brücke.	do.
Norddeutscher Lloyd, Bremen	Gleichzeitig zwei blau in roth übergehende pyrotechnische Lichter, das eine vorne, das andere unter der Brücke gezeigt.	do.
Ocean S. S. Co., Liverpool	Ein Römischer Licht mit sechs blauen Bällen bis zu 50' Höhe.	do.
G. Ren & J. H., London	Ein Coston-Licht in der Farbenfolge, blau, weiss, roth grün.	do.
d. Roth.		
Aberdeen Line, London	Roths pyrotechnisches Licht vom Heck; darauf ein Römischer Licht, das nacheinander drei Lichtergruppen, von denen jede aus rothen, weissen und blauen Kugeln besteht, nicht höher als 50' emporsteigt.	Auf See
Anchor Line, Glasgow	Roths und ein weisses Licht, abwechselnd von einem sichtbaren Punkte des Schiffes aus gezeigt, jedoch so, dass Verwechselungen mit dem rothen Seitenlicht unmöglich werden.	do.
Anglo-Algerian S. S. Co., London	Roths und blaues pyrotechnisches Licht, Brenndauer 2—3 Minuten, gleichzeitig von den Grosswanden aus gezeigt. Ein weiteres rothes Licht giebt Kennzeichen, dass sich das Schiff auf der Heimreise, ein grünes, dass es sich auf der Ausreise befindet.	do.
Bibby Brothers & Co., Liverpool	Römischer Licht, das in der Farbenfolge roth, blau, roth blau etc. Bälle 50' Höhe hoch schleudert.	do.
Bristol City S. S. Co., Bristol	Pyrotechnisches Coston-Licht, dass wiederholt nacheinander die Farben roth und grün zeigt.	Zwischen Bristol und New-York
British India S. N. Co., London	Römischer Licht, das von der Brücke aus nacheinander rothe und weisse Bälle bis zu 50' Höhe wirft.	Auf See
Brown & Yooman, London	Pyrotechnisches Signal; Farbenfolge einmal roth und grün.	do.
Bullard, King & Co., London	Römischer Licht, nacheinander mit zwei rothen, zwei grünen und zwei weissen Bällen bei 50' Höhe.	do.
Canadian-Australian S. S. Line, London	Roths pyrotechnisches Licht vom Heck aus, zugleich ein Römischer Licht, von der Brücke aus drei grüne Bälle bis zu 50' Höhe.	do.
China Mutual S. N. Co., London	Römischer Licht mit sechs Bällen bis zu 50' Höhe, in der Farbenfolge rothgelb (orange), roth, blau; rothgelb, roth, blau.	do.
Clyde Shipping Co., Glasgow	Coston-pyrotechnisches Licht nacheinander mit den Farben roth, weiss und grün.	do.

Name der Rhederei	Erklärung des Signals	Das Signal wird gezeigt
Dänische Petroleum-Tank-Ges., Copenhagen	Coston-Licht, nacheinander mit den Farben roth, weiss, denen ein rother Stern oder Ball folgt, bis zu 50' Höhe.	Auf See
Deutscho-Australische D.-Ges., Hamburg	Drei Lichter, zwei rothe und ein weisses, gezeigt in Form eines Dreiecks; das weisse Licht ist das obere. (Im Englischen Canal wird vor der Abgabe dieses Signals ein Blaufeuer gezeigt.)	do.
Deutsche D.-Ges. „Hansa“, Bremen (Für die La Plata-Boote)	Aus rothem pyrotechnischem Licht ein Kreis von ca. 1 m Durchm.; im Centrum ein weisses Licht. Brenndauer 30 Sec.	do.
Ducal Line, London	Ein Römisches Licht, das abwechselnd rothe und gelbe Bälle, sechs im Ganzen, von der Brücke aus bis zu 50' Höhe wirft.	do.
Eastern Telegraph Co., London	Römisches Licht mit zwei rothen Bällen, denen nacheinander zwei grüne und zwei rothe folgen.	do.
Great Eastern Railway Co., Harwich	Ein Römisches Licht mit rothen Bällen bis zu 150' Höhe, dem ein anderes Römisches Licht mit weissen Bällen bis zu gleicher Höhe folgt.	Vor der Einfahrt von Harwich.
Great Western S. S. Line, Bristol	Ein Coston-Licht, abwechselnd mit den Farben roth, weiss, blau, in genannter Reihenfolge.	Auf See
Greenock S. S. Co., Greenock	Ein Römisches Licht, nacheinander mit einem purpurrothen, vier rothen und einem purpurrothen Stern.	do.
F. & J. Harrison, Liverpool	Ein rothes pyrotechnisches Licht, gefolgt von zwei Römischen Lichtern, von denen jedes sechs rothe Bälle in schneller Reihenfolge bis zu 50' Höhe emporwirft.	do.
Heulder Brothers & Co., London	Gleichzeitig abgebrannt: Je ein roth in weiss übergehendes Licht vorne und achter, sowie Römisches Licht mit sechs weissen Bällen von der Brücke aus.	do.
Irish Shipowners Co., Belfast	Vier rothe Lampen, jede 10' von der anderen entfernt, die in Form eines Rhombus so angebracht sind, dass sich in jeden Winkel eine Lampe befindet.	do.
Jack & Thomas, Larne	Ein rothes in weiss übergehendes Licht von der Brücke aus, gefolgt von einem Römischen Licht mit einem rothen, einem weissen und einem grünen Ball bis 50' Höhe.	do.
Jones Brothers & Co., Cardiff	Zwei zugleich abgebrannte Römische Lichter, von denen jedes einen rothen, einen grünen und einen blauen Stern bis zu 50' Höhe schleudert.	do.
F. Leyland & Co., Liverpool	Drei rothe pyrotechnische Lichter schnell nacheinander abgebrannt.	do.
D. Mac Iver & Co., Liverpool	Ein rothes pyrotechnisches Licht, dem ein Römisches mit sechs grünen Bällen bis zu 50' Höhe folgt.	do.
Mississippi & Dominion S. S. Co., Liverpool	Ein Römisches Licht mit sechs rothen Sternen bis zu 100' Höhe. (Wird ausserdem noch vom Heck aus ein grünes Licht gezeigt, so ist damit der Wunsch ausgesprochen, weitere Mittheilungen entgegenzunehmen.)	do.
Morrel Brothers & Co., Cardiff	Ein Römisches Licht mit einem rothen Ball, dem ein weisses Licht folgt, dann nacheinander zwei rothe Bälle und abermals ein weisses Licht, zum Schluss ein rother Ball bis zu 50' Höhe.	do.
Phillips & Co., London	Ein rothes Römisches Licht, gefolgt von drei weissen und beschlossen durch einen rothen Stern bis zu 50' Höhe.	do.
Rankin, Gilmour & Co., Liverpool	Ein Römisches Licht mit drei rothen und drei grünen Bällen bis zu 50' Höhe.	do.
Red Star Line, Antwerpen	Gleichzeitig je ein rothes Licht vorne, mitschiffs und achter.	do.
Rotterdam'scher Lloyd	In Gestalt eines Dreiecks, dessen Seiten 8' messen, zwei rothe und ein weisses Licht; das Letztere an der Spitze des Dreiecks.	do.
Shaw, Savill & Albion Co., London	Gleichzeitig ein rothes pyrotechnisches und ein Römisches Licht mit weissen Sternen bis zu 50' Höhe.	do.

Name der Rhederei	Erklärung des Signals	Das Signal wird gezeigt
Stoomvaart Maatschappij „Nederland“, Amsterdam	In Form eines Vierecks, dessen Seiten 6' lang sind, vier rothe pyrotechnische Lichter.	Auf See
C. P. Sumner & Co., New-York	Ein roth in weiss übergehendes Coston-Licht, darauf ein blauer Stern bis 50' Höhe.	do.
Trident Line, London	Gleichzeitig: Je ein rothes pyrotechnisches Licht vorne und achter, ein grünes mittschiffs.	do.
G. Warren & Co., Liverpool	Gleichzeitig ein rothes Licht vorne, ein weisses mittschiffs, ein grünes achter.	do.
T. Wilsons Sons & Co., Hull	Gleichzeitig zwei rothe 60' von einander entfernte Lichter.	do.
Wilson & Furness Leyland Line, London	In Form eines Dreiecks, dessen Seiten nicht weniger als 20' lang sind: vorne ein rothes Licht, auf der Brücke ein grün in roth übergehendes und achter ein rothes Licht. Das Brückenlicht ist das höchste.	do.
d. grün.		
Anglo-American Oil Co., London und Anglo-Arabian and Persian Co., London	Coston-Licht, nacheinander mit den Farben grün, roth und grün, dann eine rothe Kugel, die 40—50' emporfliegt.	Auf See
Arrow Shipping Co., Newcastle o. T.	Coston-Licht, nacheinander mit den Farben grün, weiss und grün.	do.
Atlantic Transport Line, London	Römisches Licht, das zwei Mal je sechs Bälle in der Farbenfolge grün, weiss und roth emporwirft.	do.
Booth S. S. Comp., Liverpool	Grünes Feuer, das nach drei Minuten Brenndauer sich in ein Römisches Licht ändert und drei weisse Bälle zeigt.	do.
Canada Shipping Co., Liverpool	Drei gleichzeitig brennende grüne Lichter; eins von jeder Seite der Brücke, das dritte vom Heck aus. (Folgt diesem Signal ein rothes Licht, dann wird ein Nachrichtenaustausch gewünscht.)	do.
Canada & Newfoundland S. S. Co. Liverpool	Pyrotechnisches Licht, vom Heck aus gezeigt, in der Farbenreihenfolge grün, roth, weiss, jede 30 Sec. Brenndauer.	do.
Holme Line, Maryport	Ein Coston-Licht in der Farbenreihenfolge grün, roth, grün roth etc.	do.
W. Johnston & Co., Liverpool	Ein grünes pyrotechnisches Licht, hierauf ein Römisches Licht mit drei rothen und drei blauen Bällen bis 50' Höhe, dem ein weisses pyrotechnisches Licht folgt.	do.
Lambert Brothers, London	Ein grünes und zwei rothe Lichter, aufgestellt in Form eines umgekehrten Dreiecks, dessen einzelne Schenkel 8' messen und in dessen unteren Winkel sich das grüne Licht befindet.	do.
S. Lawson & Co., Hull	Zwei grüne pyrotechnische Lichter, das eine von der Brücke, das andere von der Back aus, gleichzeitig abgebrannt.	do.
London & South Western Railway Co., Southampton	Ein Römisches Licht mit grünen Bällen bis 150' Höhe.	do.
Manchester Liners, London	Drei Römische Lichter mit je drei grünen Sternen gefolgt von einem rothen bis zu 50' Höhe, das eine vorne, das andere mittschiffs und das dritte achter, gleichzeitig abgebrannt.	do.
Moss S. S. Co., Liverpool	Gleichzeitig abzubrennen: Je ein grünes pyrotechnisches Licht vorne und achter, von der Brücke aus ein Römisches Licht mit sechs rothen Sternen bis zu 50' Höhe.	do.
Nederlandsch-Amer. D.-Ges., Rotterdam	Gleichzeitig gezeigt: Je ein grünes pyrotechn. Licht vorne und achter, ein weisses mittschiffs.	do.
New Zealand S. Co.	Gleichzeitig ein grünes Licht und ein Römisches mit drei purpurrothen und drei grünen Sternen bis zu 50' Höhe.	do.
Phoenix Linie, Antwerpen	Gleichzeitig zwei in den Farben grün und roth wechselnde Coston-Lichter, das eine vorne, das andere hinten.	do.
Prince Line, Newcastle	Gleichzeitig je vorne und hinten ein Römisches Licht mit fünf grünen Bällen bis zu 50' Höhe, mittschiffs ein rothes Licht.	do.
H. W. Stoth & Co., Liverpool	Ein pyrotechnisches Licht in der Farbenfolge grün, weiss, roth, weiss.	An der britischen Küste.

Name der Rhederei	Erklärung des Signals	Das Signal wird gezeigt
Union S. S. Co., Southampton	Ein grünes in roth übergehendes pyrotechn. Licht, gefolgt von einem Röm. mit sechs grünen Bällen, dem sechs rothe bis zu 50' Höhe folgen.	Auf See
Union S. S. Co., Neu-Seeland	Ein grünes in roth übergehend. pyrotechn. Licht, gefolgt von einem Römischen mit 6 Sternen, in der Farbenfolge roth, weiss, blau, bis zu 50' Höhe.	do.
White Star Line, Liverpool	Ein grünes pyrotechnisches Licht, gefolgt von einer Rakete mit zwei grünen Sternen und beschlossen mit einem grünen Licht.	Vor Queenstown.
do.	Gleichzeitig zwei grüne pyrotechnische Lichter.	Auf See

Hamburg-Amerika Linie, Hamburg:

a. Hamburg-Newyork und Genua-Newyork Beim Anlaufen von Plymouth do. do. (bei Kohlenmangel)	2 pyrotechnische Lichter, roth, weiss blau, 1 pyrotechnisches Licht, roth, weiss, blau, gefolgt von einem rothen.
Beim Anlaufen von Southampton	2 pyrotechnische Lichter, roth, weiss, blau, gefolgt von einem blauen nach Antwort von der Station.
b. Stettin-Newyork	2 pyrotechnische Lichter, roth weiss, blau, gefolgt von einem rothen.
c. Hamburg-Baltimore	1 pyrotechnisches Licht, roth, weiss, blau.
d. Hamburg-Canada	1 grünes Licht, gefolgt von 1 pyrotechnischen, roth, weiss, blau.
	1 grünes Licht, gefolgt von 1 pyrotechnischen Licht, roth, weiss, blau, gefolgt von einem rothen Licht.
e. Hamburg-Portland	1 grünes Licht, gef. v. 1 pyr. Licht, roth, weiss, blau, gef. v. 1 gelben Licht.
f. Hamburg-Philadelphia	1 grünes Licht, gefolgt von 2 pyrotechnischen Lichtern, roth, weiss, blau.
g. Hamburg-Westindien und Mexico	2 pyrotechnische Lichter, roth, gelb, blau.
h. Genua-La Plata	2 pyrotechnische Lichter, roth, gelb, blau.
i. Hamburg-New-Orleans	1 gelbes Licht, gefolgt von 2 pyrotechnischen Lichtern, roth, gelb, blau.
k. Hamburg-Ostasien	1 gelbes Licht, gefolgt von 1 pyrotechnischen Licht, roth, gelb, blau.

Schiffbau.

Bauftrag. Die Neptunwerft in Rostock hat mit der Deutschen Levante-Linie in Hamburg den Neubau eines im Juni 1901 zu liefernden Stahlfrachtdampfers contrahirt. Das Schiff wird 3200 T. d. w. gross.

Bauftrag. Für die von der Rhederei M. Jebsen-Apenrade unterhaltene Dampfschiffs-Linie zwischen Shanghai und Kiautschou und weiter via Tschifu nach Tientsin und zurück, der die ausschliessliche Beförderung der deutschen Post übertragen worden ist, wird nach der »K. Z.« die Einstellung eines allen Anforderungen entsprechenden, modernen weiteren Dampfers notwendig. Es ist infolge dessen von der Kieler Rhederei-Firma H. Diederichsen den Howaldt's-Werken, Kiel, Auftrag zum Bau eines entsprechenden Dampfers gegeben worden. Das neue Schiff wird 240 Fuss lang werden bei 36 Fuss Breite mit einem Maximal-Tiefgang von 17 Fuss. Die sehr elegant einzurichtenden Cabinen, die Raum für die Beförderung von 30 Passagieren 1. Classe bieten werden, sollen mittschiffs liegen, während im Vorschiff die Passagiere 2. Classe, ebenfalls 30 an der Zahl, untergebracht werden. Im Zwischendeck des Vorderschiffes werden Vorkehrungen zur Beförderung von Truppen getroffen. Das Schiff erhält eine Maschine von 1300 indicirten Pferdekraften, die demselben eine Fahrgeschwindigkeit von 11½, Seemeilen mit voller Ladung geben sollen.

Stapellauf. Am 6. April wurde der für Poeler Rechnung auf der Werft des Herrn Schiffsbaumeisters Barmann in Wismar erbaute neue Dampfer vom Stapel gelassen. Er erhielt den Namen »Poel«.

Stapellauf. Am 7. April wurde von der Reiherrstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G., Hamburg, ein für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft neu erbauter Passagier- und Frachtdampfer glücklich zu Wasser gelassen. Das schöne Schiff, das in der Taufe den Namen »Cap Rooca« erhielt, hat folgende Dimensionen: 410×45×32; Tragfähigkeit 6500 Tons, bei einem Tiefgang von 24 Fuss; es

ist als Dreidecker mit langer Poop construiert, mit Eisbug und Doppelboden versehen, und hat Vorrichtung zur Aufnahme von 800 Tons Wasserballast. Unter Aufsicht der Experten des Germanischen Lloyd aus Stahl erbaut, hat es von diesem Institut die höchste Classe \star A 4 erhalten. Der Dampfer erhielt eine vierfache Expansionsmaschine nach dem System Schlick, mit ausbalancirten Curbeln, die 3000 Pferdestärken indiciren soll, ferner Einrichtungen zur Beförderung von 100 Cajüten- und 350 Zwischendeckpassagieren.

Stapellauf. Am 10. April lief von der Hamburger Schiffbauwerft Blohm & Voss für Rechnung der Deutschen Ost-Afrika-Linie ein Doppelschraubendampfer mit dem Namen »Kronprinz« vom Stapel. Das Schiff misst: 125 m × 14,6 m × 9,5 m. Bei einem Tiefgang von 7,16 m beträgt die Tragfähigkeit 6000 t. Die Maschinen werden etwa 3300 indicirte Pferdestärken entwickeln und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13 Knoten geben. In den Cajüten kann der »Kronprinz« in der 1. Classe 80 Personen, in 2. Classe 70 Personen und in 3. Classe 60 Personen befördern; der Speisesalon 1. Classe fasst 90 Personen.

Stapellauf. Am 3. April fand der Stapellauf des französ. Post-Doppelschraubendampfers »Savoie« von der Werft der Rhederei, der Compagnie Générale Transatlantique, statt. Das Schiff misst: 550' × 56' × 25'; Displacement 25200 T., Bunkerräume 3000 T., Besatzungsetat: 382 Mann, Passagiermöglichkeiten für 440 erster, 120 zweiter und 400 dritter Classe. Die Maschinen sollen 22000 ind. Pferdekraften entwickeln und dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von 20 Knoten geben.

Probefahrt. Am 7. April unternahm der auf der Neptunwerft, Rostock, für die Rhederei H. Pödeus in Wismar erbaute Stahlfrachtdampfer »Elise Pödeus« seine Probefahrt, die bis Gjedser-Feuerschiff ausgedehnt wurde. Die Fahrt verlief zufriedenstellend.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (März 1900).

Unterschied	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
a. deutsche Werften.						
FD	210×32×15'2"	1300 T.	H. Pödeus, Wismar	Neptunwerft, Rostock	Elise Pödeus	G
S	42m×10m×3.6m	325 NRT.	Paulsen & Ivers, Kiel	F. W. Wencke's Werft, Bremerhaven	Richard Hagen	"
FD	121.9m×14.15m×9.21m	5000 RT.	Norddeutscher Lloyd	„Vulcan“, Vegesack	Strassburg	"
"	199' Länge	1100 "	Rickmer'sche Werft, Geestemünde	Rickmer'sche Werft, Geestemünde	Sui-Hsiang	"
K	—	—	Russische Regierung	Germania-Werft, Kiel	Askold	"
K	120m×19.6m×72m	—	Kaiserliche Marine	Kaiserliche Werft in Gaarden	Prinz Heinrich	"
D	106×20×13'6"	—	D.-Ges. „Hansa“, Bremen	Tecklenborg's Werft, Geestemünde	Argentina	G
FD	—	—	„Argo“,	„Vulcan“, Vegesack	Adler	"
b. englische Werften.						
FD	285×41'6"×20'2"	—	C. Neilson & Sons, W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Daleie	L
"	351×48'9"×28'4"	3850gr.T.	E. Th. Radeliffe & Co., Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Llangorse	"
"	373×48×30'10"	—	S. Navigation Co., W.-Hartlepool	Craggs & Sons, Middlesbrough	Askehall	"
"	410×52×33'9"	8500d.w.	Shell Transport & Trading Co., Lond.	Armstrong, Withworth & Co., Walker	Cardium	"
"	416×52×33'11"	—	Oesterreichischer Lloyd, Triest	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	China	"
F&D	111×21×12'3"	—	Ocean S. F. Comp., Grimsby	Earle's Shipbuilding Comp., Hull	Garmo	"
FD	290×42×18'11"	—	Fratelli, Cosulich & Co., Triest	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Lucia	L
"	341×48×27'5"	5900d.w.	Hagbart Wage, Christiania	Swan & Hunter, Newcastle	Ruth	"
"	382×49×30'11"	6675d.w.	The British Maritime Trust, London	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Boliviana	"
"	424×50'8"×32	8000d.w.	British India S. N. Co., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Ismaila	"
"	340×45×25'9"	5200d.w.	Eine Firma aus Fiume	R. Thompson & Sons, Sunderland	Olga	"
"	—	1145gr.T.	Steam Colliers, London	Eine Sunderland-Firma	Mondwood	"
"	—	189gr.T.	Ward & Sons, Fleetwood	Eine North-Shields-Firma	Wyre	"
"	336×47×24'10"	—	Denaby & Cadeby Main Collieries, Hull	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Denaby	L
"	225×36×18	2300d.w.	Johs. Bull, Tonsberg, Norwegen	Wood Skinners & Co., Newcastle	Doris	N
"	330×46'6"×27	5600d.w.	W. Runciman & Co., Newcastle	Ropner & Sons, Stockton	Inchmoor	L
"	336×45'6"×26'4"	3100gr.T.	Hall Brothers, Newcastle	Richardson, Duck & Co., Stockton	Therapia	"
"	355×45×27'3"	—	Clan Line	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Clan Fraser	BC
"	270×35×20'4"	—	Cork S. S. Comp. Cork	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Cormorant	"
"	356×45×29'5"	—	V. T. Thompson, Sunderland	Sunderland Shipbuilding Co.	Durham	L
"	260×40×19'6"	—	China Merchant S. N. Co., Shanghai	Dockyard Co., Grangemouth	Hsie Hho	BC
c. schottische Werften.						
FD	442×50×29'3"	5600gr.T.	Frederik Leyland & Co., Liverpool	Caledon Shipbuilding & Engineering, Dundee	Caledonian	L
F&D	120×21'6"×12'	—	Rushworth S. F. Comp., Grimsby	Menzies & Co., Inverkeithing	Hermia	"
FD	410×50'6"×32	5300gr.T.	British India Nav. Comp.	Wm. Denny & Brothers, Dumbarton	Itinda	B
"	225×34×15'3"	1100 "	Balay & Leatham, Hull	J. Scott & Co., Kinghorn	Delta	"
"	—	1600 "	R. & J. H. Rea, Liverpool	Russell & Co., Greenock	Gatesgarth	"
KD	305×41×26'8"	—	Eastern Telegraph Co., London	R. Napier & Sons, Govan	John Pender	"
FD	150×24'10"×12'6"	—	Brundrit & Co., Liverpool	Ailsa Shipbuilding Comp., Troon	Puffin	L
"	330×45'6"×26'6"	5450d.w.	A. Weir & Co., Glasgow	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Quito	"
"	—	—	H. Leatham & Co., Hull	Selby Shipb. & Eng. Comp.	Ceres	"
"	—	7300d.w.	Andrew Weir & Co., Glasgow	Russel & Co., Port Glasgow	Oceano	"
"	210×30'6"×14'9"	—	Hawthorn Brothers, London	Mackie & Thomson, Govan	Cambrian	B
PD	—	—	Eine Firma in Südamerika	Murdoch & Co., Port Glasgow	Tamandua	"
K	400×68'6"×41	9750 Dpl.	Japanesische Regierung	Armstrong, Whitworth & Co., Elswick	Iwate	"
PD	465×58×38'7"	8000d.w.	Elder, Dempster & Co.	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Lake Champlain	BC
K	290×50'6"×16'6"	—	Norwegische Regierung	Armstrong, Withworth & Co., Elswick	Norge	"
d. irische Werften.						
PD	430×54×31	—	Allan Line, Glasgow	Workman, Clark & Co., Belfast	Corinthian	L
FD	600×65×44	13750gr.T.	Atlantic Transport Line	Harland & Wolff, Belfast	Minnehaha	BC

Ausserdem b) 8 Schlepper; c) 1 Dampfbagger, 3 Dampfleichter.

Anmerkung. PD bedeutet Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, F&D Fischdampfer, Kr Kriegsschiff, KD Kaheldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, LY Lootsen-Yacht, DY Dampf-Yacht, SD Schleppdampfer, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Vermischtes.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal. Laut Mitteilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. März 1900 den Kaiser Wilhelm-Kanal 599 Schiffe, dar. 290 Dampfer (incl. Schlepper) und 309 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 513 deutsche, 60 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 18 holländische, 5 englische, 2 belgische und 1 russisches Schiff.

Dividenden (1899). Cunard S. S. Comp. 5%; Oldenburg-Portugiesische D.-Rhederei 20%.

Ueber die Totalverluste deutscher Seeschiffe in den Jahren 1897 und 1898. 1897 (die Angaben für 1898 sind noch nicht vollständig) sind 74 deutsche registrierte Seeschiffe mit einem Raumgehalt von 34 044 Reg.-Tons brutto und 28 037 Reg.-Tons netto verloren gegangen, und zwar 34 gestrandet, 1 gekentert, 15 gesunken, 7 infolge von Zusammenstößen, 4 infolge schwerer Beschädigungen verunglückt, 1 verbrannt und 12 verschollen. Dabei büssten von 682 Mann Besatzung und 34 Passagieren 195 Personen (194 Mann Besatzung, 1 Passagier) ihr Leben ein. Im Vergleich zum Bestande der registrierten deutschen Seeschiffe am 1. Januar 1897 beträgt der Schiffsverlust im Laufe des Jahres 2,01 pCt. Dagegen bezifferte sich der Verlust in den Jahren 1896, 1895, 1894 und 1893 2,37 pCt., 4,15 pCt.,

3,24 pCt. und 3,35 pCt. des Schiffabestandes am Anfang des betreffenden Jahres. Für die Schiffsbesatzung berechnet sich das Verlustverhältniss derart, dass in den Jahren 1897, 1896, 1895, 1894 und 1893 1 Mann von je 210, 225, 107, 154 und 150 Seeleuten, die auf deutschen Schiffen dienten, verunglückte. (Statistik des Deutschen Reichs.)

Die österreichische Handelsflotte. Am Schlusse des verflossenen Kalenderjahres zählte die österreichische Handelsflotte 1647 Seeschiffe von 196 900 Reg.-T. gegen 1659 Schiffe von 185 923 Reg.-T. Ende 1898. Es zeigt sich also in der Zahl der Schiffe eine Abnahme von 12, dagegen in dem Tonnengehalt eine Zunahme von 10 986 Reg.-T.

Die Segelschiffe haben, ebenso wie in den vorausgegangenen Jahren um 17 Schiffe und 4517 Reg.-T. abgenommen, dagegen die Dampfer um 5 Schiffe und 15 503 Reg.-T. zugenommen.

Die Gesamtzahl der Segler betrug 1464 Schiffe von 35 067 Reg.-T.; hiervon entfielen auf grosse Fahrt 28 Schiffe von 16 036 Reg.-T., auf grosse Küstenfahrt 17 Schiffe von 1790 Reg.-T. und auf kleine Küstenfahrt 1419 Schiffe von 17 181 Reg.-T.

Die Zahl der Dampfer belief sich auf 183 von 161 902 Reg.-T.; davon entfielen auf grosse Fahrt 92 von 149 117 Reg.-T., auf grosse Küstenfahrt 20 von 5343 Reg.-T. und auf kleine Küstenfahrt 71 von 7443 Reg.-T.

Beheimathet waren die Schiffe in folgenden Hafenplätzen:

In Triest . . . 414 Schiffe von 149 565 Reg.-T.

• Rovigno . . . 28 „ „ 382 „

• Pola . . . 90 „ „ 4 284 „

• Lussinpiccolo . 302 „ „ 14 498 „

• Zara . . . 229 „ „ 2 475 „

• Spalato . . . 345 „ „ 5 156 „

• Ragusa . . . 218 „ „ 19 735 „

• Megline . . . 21 „ „ 823 „

An grösseren Fischerbarken ergab sich ferner ein Bestand von 3571 Schiffen von 8408 Reg.-T. und an kleineren Fischerbarken von 7387 Schiffen von 114 704 Reg.-T.

Auf 18 Werften und 23 Stapeln wurden folgende Neubauten vorgenommen:

26 Segler von 833 R.-T. im Werthe von 90 010 fl. ö. W.

362 Barken „ 705 „ „ „ 48 869 „

15 Dampfer „ 10 424 „ „ „ 2 413 380 „

zusammen 11 962 R.-T. im Werthe von 2 552 259 fl. ö. W. gegen 4088 R.-T. im Werthe von 880 506 fl. ö. W.

Verkehr im Suez-Kanal. (I. Quartal 1900.) Den Suez-Canal passirten vom 1. Januar bis 31. März 1900 815 Schiffe gegen 935 resp. 865 gleichzeitig in den beiden Vorjahren. Die Einnahmen betrugen in derselben Periode 1900 21 037 834 Fr., 1899 23 487 276 Fr., 1898 21 176 538 Fr.

In der diesjährigen Frühjahrsversammlung der **Institution of Naval Architects** am 4. April in London sind gleich wie in früheren Jahren wichtige in den Bereich der Seeschifffahrt greifende Sachen von Autoritäten ersten Ranges erörtert worden. Den Besprechungen auf dieser Versammlung gebührt umso mehr Aufmerksamkeit, als nicht nur die Erfahrung und Intelligenz der Bürger eines einzelnen Landes Gelegenheit haben hervortreten, sondern weil die auf maritimen Gebiet führenden Geister verschiedener Nationen als Mitglieder dieser vornehmen Institution, die im Laufe des Jahres erzielten Errungenschaften im Rhederei- und Schiffbauwesen der grossen Masse Uneingeweihter zum Verständniss bringen. Sobald sich Zeit, Raum und Gelegenheit bieten, werden wir eingehender auf die dort

gepflogenen Verhandlungen zurückkommen. Diesmal mag im Anschluss an einen auf S. 170 veröffentlichten Artikel, der einen geschichtlichen Rückblick der Society of Lloyds Register entwirft, nur kurz erwähnt werden, dass ein Mitglied, nämlich unser Hamburger Rheder, Herr C. F. Laeisz, mit kurzen Worten die Bedeutung der mächtigen Gesellschaft durch folgende Worte kennzeichnete:

„Herrn Martell's auregende Ausführungen (nämlich über das Thema »Forty Years Progress in Shipping«) haben wiederum, was allerdings schon längst bekannt ist, die grosse Wohlthat documentirt, die den Handelsmarinen aller maritimer Nationen durch die Society of Lloyds Register erwächst. Wo wäre man ohne die Führung dieses Instituts geblieben? Die ausserordentliche Discretion und der Tact, die von den Beamten der Gesellschaft gefordert wird, haben den Rhedern und Schiffbauern einen beträchtlichen Aufwand an Geld und Mühe erspart.“

Kleine Mittheilungen.

Im Jahre 1899 wurden in **Frankreich** 32 331 053 Tonnen **Steinkohlen** und 602 735 Tonnen **Braunkohlen** gefördert gegen 31 826 127 und 529 977 Tonnen im vorhergehenden Jahre. Die Gesamtproduction hat also um 577 684 Tonnen zugenommen.

Die Finanz-Chronik in London schreibt: Der Markt bereitet sich auf eine grossartige **Vereinigung von Rhedereien** vor. Es werden als die zu consolidirenden Unternehmungen die Leyland-Linie, die Leyland-Furness-Wilson-Linie, die Atlantic-Transport und die National-Linie genannt. Das Capital wird wahrscheinlich 5 000 000 £ betragen; die Organisation der Gründung liegt in den Händen von Williamson, Murray & Co.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 5. April abgehaltenen statutenmässigen ausserordentlichen Mitgliederversammlung wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von Mitgliedern aus Hongkong, Singapore, Neapel, London, Lagos, Antwerpen und hier. Es erfolgte zunächst der Bericht des Kassirers über das abgelaufene Viertel-Jahr, welches einen ausserordentlich günstigen Kassenabschluss ergeben hatte. Weiter erstattete der Stellenvermittler einen ebenfalls günstigen Bericht, worauf dann der Verwaltungsrath über das abgelaufene Vierteljahr referirte und darauf hinwies, dass dasselbe zwar ein recht arbeitsreiches, jedoch auch ein sehr befriedigendes für diese Körperschaft gewesen sei. Referent wies namentlich darauf hin, dass zusammen mit den hiesigen Körperschaften der Seemaschinisten einige Abänderungs-Anträge zu dem Entwurfe der Seemanns-Ordnung ausgearbeitet seien und dass später die Stellungnahme der H.-A. L. gegen den Verein mehrere Sitzungen bedingt habe. Zur Zeit sei diese Angelegenheit für den Verein wohl als erledigt zu betrachten, denn auch auf die Angriffe in einigen hiesigen Tagesblättern seien Erwiderungen an die letzteren eingesandt, deren Veröffentlichung hoffentlich in den nächsten Tagen erfolge, womit dann diese Sache endgültig abgethan sei. Laut Beschluss der Versammlung wurde dann ein Herr aus dem Verein ausgeschlossen, ein zweiter Antrag auf Ausschluss eines anderen Herrn wurde veragt.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

In No. 13 Ihres geschätzten Blattes erschien vor einigen Tagen ein Artikel in dem von angeblich wohlunterrichteter Seite der Nachweis zu führen gesucht wird, als wenn der unterzeichnete Verein einen Streit mit der Hamburg-Amerika Linie vom Zaune gebrochen habe (siehe die Bemerkung unter Abs. 3. D. R.) und denselben mit wenig schönen Mitteln weiter zu führen bestrebt sei. Demgegenüber möchten wir Folgendes feststellen:

Im ersten Absatz des beregten Artikels sind die citirten Ausführungen des socialdemokratischen Abgeordneten Herrn Metzger insofern gegenstandslos, als sich bereits später in der Debatte die Abgeordneten Herren Raab und Dr. Hahn der Mühe unterzogen haben, Herrn Metzger's Bemerkungen richtig zu stellen.

Weiter ist festzustellen, dass bei der Schulschiffsfrage die Hamburg-Amerika Linie in keiner Weise angegriffen wurde. Vielmehr war es der Vertreter dieser Linie, der den Verein und dessen Leitung angegriffen hat. Die Abwehr dieses Angriffes war für die Delegirten des Vereins geboten; keiner der letzteren hat sich als Wortführer der Officiere der H.-A. L. gerirt, sondern es wurden lediglich Ausführungen gemacht, die auf unbezweifelbaren Thatsachen beruhen.*)

Gegenüber der Behauptung, dass in einer Vereinssitzung die anwesenden Officiere der H.-A. L. auf das Energischste gegen die in Berlin aufgestellten Behauptungen protestirt haben,

*) Der Unterzeichnete, damals Referent zum Thema »Schulschiffsfrage«, bei deren Besprechung die Auseinandersetzung zwischen dem Vertreter der Hamburg-Amerika Linie und dem Delegirten des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg, erfolgte, hält es, als Redacteur der »Hansa«, der dieser Artikel mit dem dringenden Wunsch um Aufnahme zugestellt ist, für seine Pflicht, zum Abs. 3 des »Eingesandt« folgende thatsächliche Berichtigung zu bringen:

Die vom Delegirten des p. p. Vereins gemachte Bemerkung, dem Sinne nach: »Die Officiere der H.-A. L. führen ein glänzendes Elend und jeder Steuermann wende sich, wenn er Beschäftigung suche, von allen Rhedereien Hamburgs zuletzt an die H.-A. L.« fiel zeitlich zuerst. Die Worte des Vertreters der H.-A. L.: »Die Officiere der H.-A. L., soweit sie Mitglieder des betr. Vereins sind, seien mit der derzeitigen Vereinsleitung nach socialer Richtung hin nicht zufrieden«, wurden im Verlauf einer Erwiderung auf die obenstehende Bemerkung des Vereinsdelegirten gesprochen.

Mithin handelte nicht der Delegirte des Vereins, sondern der Vertreter der H.-A. L. in der Abwehr.

C. Schroedter.

ist zu bemerken, dass im unterzeichneten Verein auch von Officiern der H.-A. L. die Behauptungen des betr. Vereinsdelegirten als vollständig richtig anerkannt wurden. Widerspruch gegen diese Ausführungen wurde nur von 3 Angestellten der Gesellschaft erhoben, von diesen allerdings in einer Weise, dass die Vereinsmitglieder in erdrückender Mehrheit zu der Ueberzeugung gelangten, dass diese Herren nicht ihre eigene Meinung sagten. Da Zahlen reden, so möchten wir mittheilen, dass in den drei Vereinsversammlungen, die sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen hatten, insgesamt 132 Vereinsmitglieder — unter ihnen 26 Officiere bzw. Angestellte der H.-A. L. — anwesend waren. Von diesen 132 Vereinsmitgliedern haben sich nur 15 gegen die Ausführungen der betr. Delegirten, bzw. gegen die von diesem gebrauchten Worte »glänzendes Elend« ausgesprochen.

Unrichtig ist ferner, dass sofort nach Besprechung der Angelegenheit »die in Hamburg anwesenden Officiere der H.-A. L.« in einem Schreiben an die Gesellschaft ihrem lebhaften Unwillen gegen das Vorgehen des Vereins Ausdruck gegeben hätten. Diese Sache stellt sich vielmehr so dar, dass einer der drei oben genannten Angestellten der Linie mit einem von ihm entworfenen Schreiben von Bord zu Bord der Schiffe der H.-A. L. zog und Unterschriften für dieses Schreiben sammelte. Bemerkung mag werden, dass dieser Herr, der seinen Austritt aus dem Verein unter dem 9. März d. J. erklärt hatte, am 15. März zu der an diesem Tage stattgehabten ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung um seine Wiederaufnahme bat, die ihm auch vom Verwaltungsrathe in gutem Glauben gewährt wurde. Am 16. März, Morgens, sammelte der Herr Unterschriften und zwar zuerst bei Leuten, die von der Sachlage nicht genau unterrichtet waren; das von der Mitglieder-Versammlung genehmigte Schreiben an die H.-A. L., um dessen Einsichtnahme er von einigen der Herren gebeten war, erklärte er nicht bei sich zu haben. Andere Officiere der Linie haben ihre Unterschrift rundweg verweigert.

Wie man im Vereine über die Handlungsweise dieses Herrn denkt, erhält am besten daraus, dass von einem Officier der H.-A. L. in den letzten Tagen der Antrag gestellt ist, den Verfasser des Schreibens aus dem Verein auszuschliessen.

Zu berichtigen ist dann noch, die im letzten Absatz des Artikels vorgebrachte Ausführung, dass der Verein behaupte, die ganze Angelegenheit stände in Verbindung mit der Seemannsordnung. Das ist vom Vereine nie behauptet worden. Der Verein hat vielmehr in seinem Schreiben an die H.-A. L. ausdrücklich festgestellt, dass die Angelegenheit in Verbindung mit der Schulschiffsfrage stehe.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Th. Pickhard, Vorsitzender.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden.

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«, »Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanesische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

eto.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redacteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 16.

Hamburg, den 21. April.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Art. 2 des Seestrassenrechts. — Untergang des deutschen Fischerfahrzeugs „Alma“. — Gleiche Sonnenhöhen. — Die Auswanderung im Jahre 1899. — Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsberichte. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Wie schon durch die Tagespresse verkündet worden ist, hat S. M. der Kaiser auf die telegraphische Meldung der **Hamburg-Amerika Linie**, der Dampfer „**Batavia**“ habe als erstes mit einer **Tiefladelinie** versehenes Schiff am ersten Ostertage den Hamburger Hafen verlassen, Folgendes geantwortet:

»Mit aufrichtiger Genugthuung erfüllt mich Ihre Meldung. Möge Ihre Linie durch diese Einführung das hohe Gefühl erheben, nach Pflicht und Gewissen alles gethan zu haben, was sie für die an Bord befindlichen Passagiere und Mannschaften als ihre Verpflichtung zu thun empfunden, und Sie mit Stolz erfüllen, den ersten grossen Schritt in der Ausführung meiner Socialpolitik auch auf dem Meere gewagt zu haben. Fürwahr eine schöne Ostergabe!«

Wilhelm I. R.

Diese schönen kaiserlichen Worte bestätigen voll und ganz die an anderer Stelle veröffentlichten Beobachtungen der Reichscommissare für das Auswanderungswesen nach der Richtung hin, »dass die Hamburger Schiffahrtsgesellschaften, an der Spitze die Hamburg-Amerika Linie, fortgesetzt bestrebt sind, für die Sicherheit zur See selbst über die Vorschriften hinaus Vervollkommnungen einzuführen.« Im Allgemeinen wird die Einführung der Tiefladelinie als ein weiteres Glied in der Kette von Maassregeln gelten, welche die Packetfahrt zur Sicherheit

des Lebens ihrer Mannschaften und Passagiere für nothwendig erachtet hat. Nach unserer Anschauung hat der Schritt der grossen Rhederei auch noch nach anderer Richtung Bedeutung. Für den britischen Rheder, der sich durch die gesetzliche Einführung der Plimsoll-Marke gegenüber ausländischen Concurrenten bisher immer benachtheiligt glaubte, hat durch den freiwillig eingeführten Gebrauch dieser Marke, seitens einer deutschen Rhederei, ein oft bewährtes Reclamemittel an Ziehkraft verloren. Hätte das Vorgehen der H.-A. L. sogar den Erfolg, im Sinne eines nachahmenswerthen Beispiels bei anderen deutschen Rhedereien zu wirken, dann wäre unseren Vettern die wirksamste Waffe entzogen, bei ihrer Regierung für die angeblich nothleidende britische Rhederei Mitleid zu erwecken.

Unter dem Titel »**Wetterprognosen** auf mehrere Tage und die täglichen Wetterkarten« veröffentlicht der Herausgeber der bekannten Zeitschrift »Gaea«, Herr Dr. Hermann J. Klein, eine längere Abhandlung, die wahrscheinlich nicht ohne Entgegnung bleiben wird. Der Vorfasser wendet sich zunächst gegen Wetterfabricanten à la Falb und Servus, deren Prognosen untereinander widersprechend sind und durchweg nicht zutreffen. »Die wissenschaftliche Meteorologie, nimmt deshalb darauf mit Recht ebensowenig Rücksicht, wie die

wissenschaftliche Heilkunde auf die Versprechungen und Selbstanpreisungen der Curpfuscher.« Nach dieser wahrhaft vernichtenden Critik, untersucht Dr. Klein die Zweckdienlichkeit und — was die Hauptsache ist — den Grad der Zuverlässigkeit der wissenschaftlichen Wetterprognosen. Da in Deutschland die Deutsche Seewarte täglich auf wissenschaftlicher Basis aufgebaute Berichte über die muthmaassliche Witterung der nächsten 24 Stunden herausgibt, gilt diesen Bulletins zunächst seine Aufmerksamkeit. Das Schlussresumé ist ein abfälliges Urtheil. »Barometrische, über grössere Flächen etablirte Maxima zeigen eine Neigung zum Verharren, wesshalb dann unter Umständen mit Vortheil Prognosen auf einige Tage hinaus aufgestellt werden können; barometrische Minima sind beweglich und desshalb zur Voraussage der Witterung für den nächsten Tag absolut unzuverlässig.« Das ist etwa die Quintessenz des Artikels. Verschiedene Beispiele und mehrere Wetterkarten dienen zur Bekräftigung der Behauptungen. Herr Dr. Klein, der selbst seit mehr als zwanzig Jahren in der täglichen Prognosen-Praxis steht, hat das Studium der Wolkenformen mehr und mehr cultivirt. »Die Wolkengestaltung ist für uns«, so schreibt er an anderer Stelle, »zunächst das einzige Hülfsmittel, um die Vorgänge in den höheren Luftregionen, welche die Wettergestaltung bedingen, zu beurtheilen und wer hierin genügende Erfahrung besitzt, ist in Bezug auf Prognosenstellung jedem anderen, der nur Wetterkarten zeichnet und dann nach den Durchschnittsregeln der Theorie urtheilt, überlegen. Besonders die Wichtigkeit der Cirruswolken für die Wetterprognose habe ich schon vor Jahren nachgewiesen und finde sie stets wieder bestätigt.« Wir enthalten uns jeglichen Urtheils darüber, ob die Ausführungen des Herausgebers der »Gaea« zutreffend sind. Das mögen kompetentere Personen beurtheilen. Das Erscheinen der vorstehenden Abhandlung ist nur erwähnt, weil, wie schon eingangs bemerkt ist, hierauf höchstwahrscheinlich eine Antwort erfolgen wird. In diesem Falle werden wir uns eingehender mit dem auch für den practischen Seemann nicht unwichtigen Thema beschäftigen.

Die officiell eingeführten **Maklergebühren** für **Marseille** sind seit dem 14. Februar d. J. wieder in der Weise geändert, dass nicht eine Pauschalsumme hinterlegt wird, sondern ein Zwang-Tarif, dessen Normirung von verschiedenen Umständen abhängt. Das »Journal Officiel« giebt hierüber eingehende Aufschlüsse, denen nachstehende Aufzeichnungen entnommen sind. Die Raten für **Segelschiffe** haben drei Grade, nämlich einer für Fahr-

zeuge bis 500 T., der zweite bis 1000, der dritte von 1001 bis 2500 T. Die Rate für ein 2500 T. Schiff ist für Segelschiffe das Maximum. Für einkommende Segler sind die Tarife (unter Berücksichtigung der vorher erwähnten drei Abstufungen) $12\frac{1}{2}$ c, 10 c und 5 c für jede Ton Ladung von mittelländischen Häfen, oder von allen anderen Häfen, wenn nicht weniger als $\frac{2}{10}$ der Ladung aus Kohlen oder Erz besteht. Andere einkommende Segler, Küstenfahrt ausgeschlossen, haben zu zahlen: $27\frac{1}{2}$ c, 20 c, 10 c resp. In Ballast anlaufende Schiffe, oder solche, die sich nur kurze Zeit (en relâche) mit oder ohne Passagiere in Marseille aufhalten: 5 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c von mittelländischen und $7\frac{1}{2}$ c, $7\frac{1}{2}$ c, 5 c von anderen Häfen, berechnet nach dem Nettoraumgehalt des Schiffes per Ton. Ausgehende Segler, ganz oder zum Theil beladen: 5 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c nach allen Häfen für jede Ton Ladung; dieselbe Rate für Schiffe in Ballast, mit oder ohne Passagiere, nach dem Nettoraumgehalt berechnet. Die Tarife für **Dampfer** sind in vier Classen eingetheilt und zwar: erste Classe bis zu 500 Tons Raumgehalt, zweite von 501 bis 1000, dritte von 1001 bis 2000, vierte von 2001 Tons an. Darnach betragen die Tarifsätze für einkommende Dampfer von mittelländischen Häfen, oder von allen anderen, wenn $\frac{2}{10}$ der Ladung aus Kohlen oder Erz besteht: $12\frac{1}{2}$ c, 10 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c für jede Ton Ladung. Andere einkommende Dampfer, Küstenfahrt ausgeschlossen, zahlen je nach Grösse: $32\frac{1}{2}$ c, $17\frac{1}{2}$ c, $7\frac{1}{2}$ c, $2\frac{1}{2}$ c für jede Ton Ladung. Schiffe in Ballast oder mit kurzem Aufenthalt: 10 c, $7\frac{1}{2}$ c, 5 c, 5 c von mittelländischen Häfen, 20 c, 10 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c von anderen Häfen, für jede Netto-Reg.-Ton. Ausgehende Dampfer nach mittelländischen Häfen: 5 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c, $2\frac{1}{2}$ c; nach anderen Häfen: 10 c, 5 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c für jede Ton Ladung. Dampfer in Ballast oder nach kurzem Aufenthalt, mit oder ohne Passagiere, nach allen Häfen: 5 c, 5 c, $2\frac{1}{2}$ c, $2\frac{1}{2}$ c, berechnet nach dem Nettoraumgehalt des betr. Schiffes. Das Uebersetzen eines gewöhnlichen Connossements in die französische Sprache kostet 4 Franc, die Gebühr für Vercharterung eines Schiffes beträgt 2 % (vom Charterer zu hinterlegen), für Frachtvermittlung 3 % des Werthes nach mittelländischen-, 2 % nach anderen Häfen. Die Vermittlungsgebühr für Schiffsverkäufe ist auf 2 % festgesetzt, davon zahlt der Verkäufer die eine, der Käufer die andere Hälfte. Schiffe, die Marseille in beschädigtem Zustande oder wegen stürmischer Witterung anlaufen, sind abgabenfrei. Die Anzahl privilegirter Makler ist von 45 auf 25 herabgesetzt.

Die am Anfang d. J. in Kraft getretenen Abgabensätze für die Benutzung der **Quaianlagen** in **Constantinopel** darf man wohl als endgültig, wenigstens für das laufende Jahr, betrachten. Sie sind das Ergebniss eingehender Verhandlungen zwischen der sog. internationalen Quacommission und der Constantinopler Quai-, Dock- und Lagergesellschaft und was das Wesentlichste ist, sie stellen das höchste Maass erreichter Zugeständnisse dieser privilegierten Gesellschaft dar. Tarif 1 handelt von den Ankergebühren. Nach diesem hat jedes Dampf- oder Segelschiff, das am Quai vor Anker geht, für eine Liegezeit von 8 Tagen eine Abgabe von 1 Franc per Reg.-T. zu zahlen. Nach Ablauf dieser Frist tritt eine Erhöhung der Abgabe um 10% per Reg.-T. und Tag für jeden neuen Liegetag ein. Für Dampf- und Segelschiffe, welche Arbeiten an Waaren vornehmen, wird indess die Abgabe von 1 Franc, unbeschadet der verhältnissmässigen Erhöhung im Falle der Verlängerung des Aufenthalts ermässigt. Im Tarif II sind die Abgaben für Passagiere, welche die am Quai angelegten Schiffe verlassen oder sich einschiffen, aufgeführt. Sie betragen für jeden Passagier in 1. Classe 5 Piaster, in 2. Classe 3 Piaster, in 3. Classe 0,50 Piaster. Der Tarif 3 führt die Abgaben für Werthpapiere, Geld und Werthgegenstände an, der 4. diejenigen für Fuhrwerke, der 5. die für lebende Thiere, der 6. die für Waaren verschiedener Art. Die Sätze dieser Tarife sind nicht anwendbar auf Waaren, welche in einem ungetheilten Stück mehr als 1500 kg wiegen; für solche Stücke im Gewicht von 1500 bis 3000 kg werden die Sätze des Tarifs verdoppelt. Für Stücke von mehr als 3000 kg werden die Sätze zwischen beiden Parteien besonders vereinbart. Waaren, welche ohne Benutzung des Quais umgeladen werden, unterliegen keiner Abgabe.

Der **Ocean-Frachten-Markt** ist, soweit die Dampferlinien in Betracht kommen, deren Schiffe regelmässig zwischen amerikanischen und britischen Häfen verkehren, gegenwärtig in sehr fester Position. Neben ungewöhnlich starker Nachfrage nach Fracht-Gelegenheit ist die Ursache dafür besonders darin zu finden, dass die britische Regierung eine ganze Anzahl Dampfer der transatlantischen Linien für den Transportdienst nach Süd-Afrika geschartert hat. Infolge dessen ist der Begehr nach nicht regulären Linien angehörenden Dampfern ansehnlich gestiegen und die Frachtraten sind z. Zt. höher, als sonst zu dieser Jahreszeit. Im Falle von Dampfern, die sofort für volle Getreide-Ladung zu haben sind, lautet z. Zt. die Rate nach Cork »for Orders« 4 s per Quarter, während für Frachtraum, der erst im Mai verfügbar ist, 3 s 9 d gefordert wird. Auch an Baumwoll-Dampfern fehlt es, wenngleich solcher Mangel kein sehr empfindlicher ist.

Ebenso ist Frachtraum für Beförderung von Kohle nach adriatischen, Mittelmeer- und nordeuropäischen Häfen im starken Begehr; die bezüglichen Raten lauten: Mittelmeer 17—18 s, adriatische 20—21 s und nordcontinentale Häfen 16 s 6 d—17 s. Neuesten Aufstellungen gemäss hat die britische Regierung 250 Dampfer, mit insgesamt 1 100 000 Brutto-Tonnen, dem regulären transatlantischen Verkehr entzogen.

Die Thatsache, dass das Angebot an Dampfer-Frachtraum um 1 000 000 Tonnen reducirt werden konnte, ohne dass dadurch ernstliche Schwierigkeiten verursacht worden sind, giebt in Kreisen der Dampfschiffbesitzer zu Beunruhigung Anlass, indem das darauf hinweist, dass unter normalen Verhältnissen gegenwärtig ein Ueberangebot vorhanden wäre. Bekanntlich war das Jahr 1898 für den Dampferfrachtverkehr eines der erfolgreichsten, indem der knappe Ertrag der Getreide-Ernte fast aller Productionsländer, mit Ausnahme von Amerika, ungewöhnlich grosse Nachfrage nach Frachtgelegenheit erzeugte. Die Raten nach britischen Häfen waren daher damals weiter höher, als gegenwärtig.

Art. 2 des Seestrassenrechts.

S.— Für den praktischen Seemann war eine der beachtenswerthesten Fragen, die während der Jahresversammlung des »Chamber of Shipping of the United Kingdom« aufgeworfen sind, diejenige, welche sich mit dem facultativen weissen Licht fahrender Dampfer beschäftigte. Laut Art. 2 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See (vom 9. Mai 1897) ist bekanntlich ein fahrender Dampfer zum Führen von drei Lichtern verpflichtet, zwei Seiten- und eine Toplaterne; ausserdem darf er ein zweites wie das Toplicht construirtes Licht zu diesem in bestimmter festgesetzter Richtung führen. Dieses zweite Licht soll dem Navigateur erleichtern, die Lage eines anderen Dampfers zu erkennen. Man kann folgern: Entweder die beiden Lichter geben die erwünschte Aufklärung über die Lage des Schiffes, dann ist es schwer zu verstehen, warum das zweite weisse Licht nicht obligatorisch eingeführt wird; oder aber die Lichter gewähren die Auskunft nicht, dann ist es nicht minder unverständlich, wesshalb die Erlaubniss zum Führen eines zweiten Lichtes gegeben ist.

Was ist nun zu befürworten? Ein erlaubtes oder ein gesetzlich vorgeschriebenes zweites weisses Licht? Die Beantwortung einer solchen Frage ist keineswegs müssig, weil der Art. 2 in seiner jetzigen Fassung nur für eine Uebergangsperiode berechnet ist. Kommt (wie Herr Geh. Rath Donner auf dem letzten Verbandstage Deutscher Seeschiffervereine andeutete) eine internationale Conferenz zur Regelung der Lichterführung und

Wegerechtsfrage der Fischerfahrzeuge in absehbarer Zeit zu Stande, dann wäre es leicht möglich, den Wortlaut solcher Art. des Seestrassenrechts, die nur für eine Uebergangszeit berechnet waren, entsprechend zu ändern. Allerdings müsste genügendes Material, um ein abschliessendes Urtheil fällen zu können, der Conferenz zur Verfügung stehen.

Ueber den nicht einwandfreien Character einer Verordnung, die das Führen eines Lichtes gestattet ohne es vorzuschreiben, kann man sehr verschiedener Ansicht sein. Acustische Curssignale mögen schon manche Collision verhütet haben, aber zweifellos haben sie auch schon manche durch die Annahme herbeigeführt, die Officiere anderer Schiffe seien genau durch unsere Signale von unserer Absicht unterrichtet. Diese Schlüsse haben sich oft als Trugschlüsse entpuppt und verhängnissvolle Folgen gehabt. Durch Lichtsignale gegebene Informationen sind nicht so leicht misszuverstehen, aus dem einfachen Grunde, weil man sich mehr auf das Auge als auf das Ohr verlassen kann. Immerhin bleibt die Gefahr bestehen, dass bestimmte Lichtsignale eine übergrosse Sicherheit zeitigen. Unter gewöhnlichen Umständen genügen ein Top- und zwei Seitenlampen, um Gefahren aus dem Wege zu gehen. Anders bei niedrig lagerndem Nebel. Die Seitenlichter sind dann erst in gefahrdrohender Nähe, das Toplicht schon längere Zeit sichtbar. In solchem Falle sind zwei weisse Lichter von unschätzbarem Werth. Mithin, da zwei weisse Toplichter bei sichtigem Wetter zu Missverständnissen keinesfalls Veranlassung geben, bei unsichtigem Wetter aber schneller und sicherer ein Urtheil über die Lage eines in Sicht befindlichen Schiffes zulassen, als ein Licht, so kann man ihre obligatorische Einführung wohl befürworten. Aber wir sind gegen Belehrung nicht verschlossen. Möglicherweise hat einer der Leser auch schon minder gute Erfahrungen mit dem zweiten weissen Licht gemacht. Dann, bitte, um Mittheilungen.

Dass eine zweckmässige Abblendung des achterlichen Toplichts Schwierigkeiten verursacht, ist bekannt. Vielleicht ist die Lage daran Schuld. Ueberhaupt bedarf es, hinsichtlich der Erklärung über die Stellung des zweiten Lichtes, einer eingehenden redactionellen Aenderung des Art. 2. Die jetzige Fassung, im Abs. e, stellt nicht allein einen ungenauen sondern auch einen äusserst dehnbaren Begriff dar. —

Das obligatorische weisse Licht (das sog. Toplicht) »muss sich in einer Höhe von mindestens sechs Metern über dem Rumpfe befinden. Ist das Fahrzeug breiter als sechs Meter, so ist das Licht in einer der Breite des Fahrzeugs mindestens gleichkommenden Höhe zu führen, es braucht jedoch nie höher als zwölf Meter über dem Rumpfe zu sein.« Es wäre besser, wenn hier eine Maximal-

höhe genau fixirt wäre. Ein Licht kann nicht nur zu niedrig es kann auch zu hoch hängen. Und nun zu dem facultativen Licht. Art. 2, Abs. e lautet:

»Ein Dampfschiff darf ausserdem, wenn es in Fahrt ist, ein zweites weisses Licht gleich dem Lichte unter a (Toplicht) führen. Beide Lichter müssen in der Kiellinie und zwar so angebracht sein, dass das hintere wenigstens vier und einen halben Meter höher ist als das vordere. Die senkrechte Entfernung zwischen diesen Lichtern muss geringer sein als die horizontale.«

Hiernach kann das fakultative Licht das vordere sein und so niedrig aufgestellt werden, wie es Jedem beliebt. Nichts in der erwähnten Vorschrift verbietet, dass dieses Licht in der Höhe der Seitenlampen befestigt wird und deren Lichtstrahlen aufsaugt, mithin also den ganzen Zweck, den man sich von diesem weissen Licht verspricht, vollkommen illusorisch macht.

Geht man auch davon aus, dass es wohl kaum einem Schiffsführer einfallen wird, die Verordnung in der eben angedeuteten Weise praktisch ausulegen, so schien doch ein Hinweis auf die Dehnbarkeit dieses Abs. e wohl am Platze. Eine Verordnung, ganz besonders wenn sie international und von hervorragender Bedeutung ist, muss so gefasst sein, dass nur eine Deutung möglich ist. Um uns den Vorwurf zu ersparen, wir hätten durch vorstehende Ausführungen, wie man zu sagen pflegt, »etwas an den Haaren herbeigezogen«, sei bemerkt, dass Mr. M'Corthie auf der eingangs erwähnten Generalversammlung der englischen Schiffahrtskammer zu ziemlich ähnlichen Schlüssen gekommen ist und die obligatorische Einführung des zweiten weissen Lichtes sowie eine nicht misszuverstehende Stellung beider Lichter zu einander gefordert hat. Diesem Wunsche schliessen wir uns an.

Untergang des deutschen Fischerfahrzeugs „Alma“.

Das Hamburger Seeamt hatte am 9. v. M. Gelegenheit, sich mit einem Fall zu beschäftigen, der weitgehende Aufmerksamkeit beanspruchen darf. Es handelte sich um den durch Kentern erfolgten Untergang des deutschen Fischerkutters »Alma«. Der hieraufbezügliche Seeamtsspruch lautet:

»Das Kentern des Fischerkutters »Alma« am 9. August 1898 bei Dieksand ist in erster Linie auf die herrschende stürmische Witterung zurückzuführen. Bei dem Unfall haben Schiffer Lohmeier, Fischer Sieljacks, Knecht Reinecke, Maurerlehrling Andresen ihren Tod durch Ertrinken gefunden. Lohmeier sowohl wie

seine Begleiter waren der Schiffahrt nicht kundig und es steht zu vermuthen, dass der Unfall auch hiermit zusammenhängt. Es wäre zu wünschen, dass eine Controlle dahin eingeführt würde, dass nur Schiffer, welche das entsprechende Patent besitzen, zur Führung von Seefischereifahrzeugen zugelassen werden etc. etc.»

In der Begründung zu dem angeführten Theil des seeamtlichen Spruches heisst es, nachdem aus dem Thatbestand hervorgegangen ist, dass als Ursache des Unfalls lediglich die Unkundigkeit des Schiffers angenommen werden kann:

»Es scheint, dass Lohmeier weder rechtzeitig die durch den Sturm drohende Gefahr erkannte, noch genügend mit dem schwierigen Fahrwasser in den Watten Bescheid wusste. Es ist damit die Vermuthung gegeben, dass auch das Kentern des Bootes auf unsachgemässe Navigirung zurückzuführen ist. Lohmeier war seines Zeichens Fuhrmann und hatte seit etwa einem halben Jahre das Boot als Besitzer geführt. Dass er sich in dieser Zeit solche Kenntnisse und Fähigkeiten angeeignet haben sollte, dass er als ein zuverlässiger Schiffer angesehen werden konnte, ist nicht anzunehmen. Der vorliegende Unfall, der vier Menschen das Leben gekostet hat, dürfte mithin die Nothwendigkeit einer genauen Controlle derjenigen Personen darthun, welche die selbstständige Führung kleinerer Fahrzeuge auf der See und damit die Verantwortung für Menschenleben übernehmen. Nach der bestehenden Gesetzgebung wäre an sich der Schiffer Lohmeier verpflichtet gewesen, den Nachweis seiner Befähigung vor der zuständigen Behörde zu erbringen. Es handelt sich hier um eine Küstenfahrt mit einem Segelschiffe von weniger als 200 cbm. Brutto Raumgehalt im Sinne des § 1 der Bekanntmachung vom 6. August 1887.

Lohmeier hätte also nur dann als Schiffsführer zugelassen werden dürfen, wenn er den Nachweis einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden, mindestens 50 monatigen Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischereifahrzeugen erbracht hätte. Wenn nun auch ein Fahrzeug von der Grösse der »Alma« der Seemannsordnung nicht untersteht, ein Musterungszwang also für die Besatzung nicht bestand, so müsste sich doch eine gelegentliche Controlle der Führer der Fischerfahrzeuge ermöglichen lassen. That-sächlich sind aber die Büsumer Fischer mit wenigen Ausnahmen nicht im Besitze irgend eines Befähigungszeugnisses, eine Controlle, wie sie das Seeamt für wünschenswerth hält, scheint also nicht geübt zu werden.

Wenn dieses Unterlassen der Controlle ab-seiten der zuständigen Behörden darauf zurückzuführen sein sollte, dass nach dortiger Ansicht die Fischerei in den Watten nicht als Seefahrt anzusehen ist, so würde diese Ansicht nicht für richtig erachtet werden können. Für den hier zur Untersuchung stehenden Unfall würden etwaige Zweifel schon dadurch beseitigt sein, dass die Unfallstelle mehrere Kilometer ausserhalb Dieksand lag, während nach dem Gesetz über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes vom 25. October 1867 die Fahrt auf der Elbe ausserhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand) und der Kugelbaake bei Döse anzusehen ist.

Die gesetzlichen Bestimmungen über den Nachweis der Befähigung zur Führung von Kauf-fahrteischiffen haben Anwendung zu finden auf alle Seeschiffe, ohne Rücksicht auf ihre Grösse und ohne Rücksicht darauf, ob die Schiffe ein-tragungspflichtig sind oder nicht. Weder die Gewerbeordnung noch das Gesetz vom 6. August 1887 enthalten in dieser Beziehung eine Be-schränkung. Ein gedecktes Fahrzeug, wie die »Alma«, welche zur Fischerei auf der See benutzt wird, ist zweifellos ein Seeschiff, sein Führer muss daher den von dem Gesetz geforderten Befähigungsnachweis erbringen.

Es ist wohl im allgemeinen Interesse gehandelt, wenn die vorstehenden, dankenswerthen Ausführungen des Hamburger Seeamtes möglichst weite Ver-breitung finden. Während man sonst bemüht ist, die in der deutschen Seeschiffahrt Beschäftigten mit neuen und neuesten Vorschriften förmlich zu übersättigen, sodass jeder von längerer Reise kommende Seemann schon mit einem gewissen berechtigten Schauer der Mittheilung über neue behördliche Erlasse entgegensieht, fahren in nächster Nähe des Stapelplatzes aller dieser Verordnungen deutsche Fahrzeuge tagaus, tagein, ohne einen Schiffahrtskundigen an Bord.

Wo ist das sonst so wachsame Auge der für-sorglichen Behörde? Oder richtiger gefragt: »Welches ist die Obrigkeit, die Gesetzesüberschreitungen, wie die gemeldeten, zu verhüten hat?

Vielleicht veranlasst dieser an die Allgemein-heit gerichtete Appell eine Klarlegung, wo die zu-ständige Adresse, deren Auffinden sehr erwünscht, zu suchen ist. Hier handelt es sich nicht nur, im Sinne deutscher Seefischer, um eine unerlaubte Concurrenz, sondern im Sinne des öffentlichen Interesses, um eine Gefährdung von Menschenleben. Also Abhilfe ist dringend am Platze.

Gleiche Sonnenhöhen.

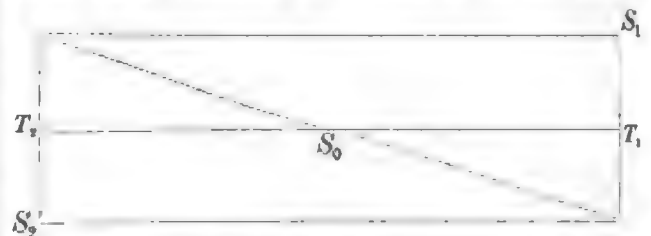
Von Dr. Ernst Wendt, Navigationslehrer.

Das theoretische Interesse, welches eine Methode verdient, muss für den Seefahrer hinter dem practischen Werth, den jene hat, zurückstehen. Die Methode »gleicher Sonnenhöhen« zur Bestimmung des Uhrstandes an Land kann der Seefahrer entbehren, da er in der Methode der Chronometerlänge vollen Ersatz hat und die erstere ausserordentlich grosse Uebung beansprucht. Deswegen ist auch mit Recht weithin die Meinung verbreitet, dass man die gleichen Sonnenhöhen aus der schriftlichen Prüfung für Schiffer auf grosse Fahrt entfernen sollte, besonders auch noch mit Rücksicht auf andere für den Seemann so überaus wichtige Unterrichtsgegenstände, wie die Sumner'schen Standlinien, die Deviation des Compasses, Physik, Luft- und Meeresströmungen usw., die wegen der Kürze der Kurse nicht eingehend genug behandelt werden können.

Die Grundlage der Methode jedoch, welche darin besteht, dass man aus zu gleichen Sonnenhöhen gehörenden Uhrzeiten das Mittel nimmt und damit die Uhrzeit im Ortsmittage findet, kann auf See häufig fruchtbar verworthen werden. In den Lehrbüchern findet man Auseinandersetzungen hierüber. An den betreffenden Stellen wird aber die Methode immer nur für den Fall empfohlen, dass die Sonne kurze Zeit vor ihrer Culmination (höchstens etwa $\frac{1}{2}$ Stunde) ihre schnellste Höhenänderung besitzt, damit die Veränderung in der Abweichung und die in der Zwischenzeit erfolgte Versegelung vernachlässigt werden dürfen. Als mangelhaft muss es indessen dabei empfunden werden, weil kein Ueberblick über die Grösse des durch die Vernachlässigung entstehenden Fehlers gegeben wird. Im Folgenden soll auseinandergesetzt werden, wie man diesen Ueberblick in bequemer Weise erhält. Dabei wird sich dann auch die Möglichkeit einer weit grösseren Ausdehnung des Verfahrens, als im allgemeinen angenommen wird, ergeben. Ferner wird sich zeigen, wie die Ortsveränderung und die Aenderung in der Abweichung der Sonne in einfacher Weise berücksichtigt werden kann. Die beiden Verfahren, die zu dem Zwecke entwickelt werden sollen, lassen sich auch in dem Falle anwenden, dass Fahrt und Curs in der Zwischenzeit öfter geändert wurden, und sind auch, wenn scharf ausgeführt, an Land zur Bestimmung des Uhrstandes brauchbar und, wie mir scheint, viel bequemer als die gewöhnlich angewandte Methode. Die Ausführungen bezüglich des letzten Punktes will ich mir jedoch für ein anderes Mal aufsparen und hier nur die Anwendung zur Bestimmung der Länge auf See geben.

§ 1.

Zunächst ein Wort über die günstigste Zeit der Beobachtung. An und für sich ist natürlich diejenige Zeit die vortheilhafteste, wo die grösste Höhenänderung stattfindet. Danach hätte man die Sonne in möglichst grosser Nähe vom ersten Vertikal zu beobachten. Doch hat man andererseits darauf zu sehen, dass die Versegelung nicht zu gross wird und die Höhe nicht zu klein ist. Es sind also dieselben Erwägungen anzustellen wie bei Anwendung der Methode der Chronometerlänge.



Ein Schiff habe am Orte S_1 zur Uhrzeit u_1 die Höhe h genommen, sei in gleichmässiger Fahrt nach S_2 gesegelt und habe dort dieselbe Höhe h zur Uhrzeit u_2 beobachtet. Die Mitte der Segelung fällt dann mit dem Orte S_0 , den das Schiff im Mittage hatte, zusammen. Im Ortsmittage ergibt sich als Uhrzeit:

$$\frac{u_1 + u_2}{2} + \Delta t.$$

wo Δt eine für die Aenderung der Abweichung und die Versegelung anzubringende Berichtigung bedeutet. Der gutgemachte Breitenunterschied in Minuten ausgedrückt heisse $\Delta \varphi$. Die Meridiane von S_1 und S_2 mögen den Breitenparallel von S_0 in T_1 und T_2 schneiden. Bezeichnet man die Breite im Mittage, also die von S_0 mit φ_0 , das östliche Azimuth in T_1 zur Zeit u_1 mit a_1 , das westliche Azimuth der Sonne in T_2 zur Zeit u_2 mit a_2 , so entspricht der Breitenänderung $\frac{1}{2} \Delta \varphi$ auf dem Meridian $S_1 T_1$ die Aenderung

$$\Delta_1 t = 2 \Delta \varphi \cdot \sec \varphi_0 \cdot \cotg a_1$$

in Zeitsecunden im Stundenwinkel, auf dem Meridian $S_2 T_2$ die Aenderung

$$\Delta_2 t = 2 \Delta \varphi \cdot \sec \varphi_0 \cdot \cotg a_2$$

im Stundenwinkel. Die an die Mittelzeit $\frac{u_1 + u_2}{2}$ für Versegelung anzubringende Berichtigung beträgt mithin

$$\Delta t = \pm \frac{1}{2} (\Delta_1 t + \Delta_2 t).$$

Die folgende Tafel giebt die Aenderungen $\Delta_1 t$ und $\Delta_2 t$ des Stundenwinkels in Zeitsecunden für eine Breitenveränderung $\Delta \varphi$ von $10'$.

Azimuth oder parallactischer Winkel.

Breite der Abweichungen	20°	25°	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°	65°	70°	75°	80°	85°	90°
0°	54,95	42,89	34,64	28,56	23,81	20,00	16,78	14,00	11,55	9,33	7,29	5,36	3,53	1,75	0
5°	55,16	43,03	34,77	28,67	23,93	20,08	16,85	14,06	11,59	9,36	7,31	5,38	3,54	1,76	0
10°	55,80	43,55	35,18	29,00	24,20	20,31	17,04	14,22	11,72	9,47	7,39	5,41	3,58	1,78	0
15°	56,89	44,40	35,86	29,57	24,68	20,71	17,37	14,50	11,95	9,66	7,51	5,55	3,65	1,81	0
20°	58,47	45,61	36,62	30,40	25,36	21,28	17,86	14,90	12,29	9,92	7,75	5,70	3,75	1,86	0
25°						22,06	18,52	15,45	12,74	10,29	8,03	5,91	3,89	1,93	0
30°						23,09	19,38	16,17	13,33	10,77	8,41	6,19	4,07	2,02	0
35°						24,42	20,49	17,10	14,10	11,39	8,88	6,51	4,31	2,14	0
40°						26,11	21,91	18,28	15,07	12,17	9,50	7,00	4,60	2,23	0
45°						28,28	23,73	19,80	16,33	13,19	10,29	7,58	4,99	2,47	0
50°						31,11	26,11	21,79	17,96	14,51	11,32	8,34	5,49	2,72	0
55°						34,87	29,25	24,42	20,13	16,26	12,69	9,34	6,15	3,05	0
60°						40,00	33,56	28,01	23,09	18,65	14,56	10,72	7,05	3,50	0

Die Tafel lehrt, dass im Allgemeinen $\Delta_1 t$ und $\Delta_2 t$ als gleich angesehen werden können, da sich a_1 und a_2 selten um mehr als 1° unterscheiden werden. Die Genauigkeit kann aber noch vergrössert werden. Man erwäge, dass der östliche

Stundenwinkel der Sonne in T_1 zur Zeit u_1 nach der eingeführten Bezeichnung gleich $\frac{u_2 - u_1}{2} + \Delta t$, der westliche in T_2 zur Zeit u_2 gleich $\frac{u_2 - u_1}{2} - \Delta t$ ist, sich also beide von

$u_1 - u_2$ um denselben Betrag $\triangle t$ in entgegengesetztem Sinne unterscheiden, dass ferner die beiden Werthe für die Abweichung der Sonne in T_1 und T_2 zu den bezüglichen Uhrzeiten um gleich viel von der Abweichung δ_0 im Mittage nach entgegengesetzter Richtung differiren. Dann sieht man, dass ein für den Stundenwinkel $\frac{u_1 - u_2}{2}$, die Breite φ und die Abweichung δ_0 berechnetes Azimuth a in der Mitte zwischen a_1 und a_2 liegt. Es kann also selbst bei denkbar grösstem $\triangle \varphi$ (etwa $100'$ in einer Zwischenzeit von 8 Std.) mit vollkommen genügender Genauigkeit

$$(1) \quad \triangle t = 2\triangle \varphi \cdot \sec \varphi_0 \cdot \cotg a$$

gesetzt werden. Die Berichtigung ist von der Mittelzeit zu subtrahiren, wenn man der Sonne entgegengesegelt ist, im anderen Falle zu addiren. Sie ist um so kleiner, je kleiner $\triangle \varphi$ und je grösser a ist. Sie ist Null, wenn entweder Ost oder West gesegelt worden ist oder die Sonne im ersten Vertikal gestanden hat. Das Azimuth a entnimmt man am besten einer Azimuthtabelle mit den Argumenten: Breite = φ_0 , Abweichung = δ_0 , Stundenwinkel = $\frac{u_2 - u_1}{2}$.

Man kann sich nun vorstellen, dass in T_1 und T_2 zu den Uhrzeiten bezw. $u_1 \mp \triangle t$ und $u_2 \mp \triangle t$ gleiche Sonnenhöhen genommen wurden, und hat sich nun zu fragen, welche Verbesserung für die Aenderung der Abweichung an die Mittelzeit anzubringen ist. Da T_1 und T_2 dieselbe Breite haben, so kann man sich die Höhen an demselben Orte, nämlich in S_0 beobachtet denken. Die in der Zwischenzeit erfolgte Aenderung der Abweichung in Minuten heisse $\triangle \delta$. Dieselbe wird nie $8'$ übersteigen, da das Maximum der Aenderung $1'$ pro Stunde beträgt und für die Zwischenzeit eine Dauer von 8 Stunden als Maximum angesehen werden kann. Der Aenderung $\triangle \delta$ entspricht im Stundenwinkel die Aenderung

$$(2) \quad \triangle t = 2\triangle \delta \cdot \sec \delta_0 \cdot \cotg q \text{ in Zeitsecunden.}$$

Man entnimmt diesen Werth der obigen Tafel, indem man von oben mit dem parallactischen Winkel, von links mit der Abweichung δ_0 eingeht. Den Winkel q findet man mit Hülfe einer Azimuthtabelle, indem man mit $\frac{u_2 - u_1}{2}$ als Stundenwinkel, mit δ_0 als Breite und φ_0 als Abweichung eingeht, oder berechnet es, wenn die Tafel nicht ausreichen sollte, aus der Formel

$$\sin q = \sin t \cdot \cos \varphi_0 \cdot \sec h.$$

Die Berichtigung $\triangle t$ ist um so kleiner, je kleiner $\triangle \delta$ und je grösser q ist; für $q = 90^\circ$ ist sie gleich Null. Sie ist von der Mittelzeit zu subtrahiren, wenn sich die Sonne dem erhöhten Pole nähert, zu addiren wenn sie sich von ihm entfernt.

Im Allgemeinen kann man die Berechnung der Berichtigung $\triangle t$, die sich aus den Einzelberichtigungen $\triangle t$ und $\triangle t$ zusammensetzt, schon vornehmen, bevor man die Höhe am Nachmittage beobachtet hat. Der östliche Stundenwinkel t_1 der Sonne in S_1 zur Zeit u_1 ist stets näherungsweise bekannt. Mit seiner Hülfe lässt sich die Versiegelung berechnen, indem man die Zwischenzeit = $2t_1$ annimmt, desgleichen das Azimuth a und den parallactischen Winkel q und daraus $\triangle t$ und $\triangle t$ finden.

In Bezug auf die Tafel sei noch einiges erwähnt, da ihre Ausdehnung vielleicht Befremden hervorrufen möchte. Sie enthält das Argument »Breite« bis zu 60° . Für das Azimuth ist 45° als untere Grenze anzusehen, dann ergibt sich als untere Grenze für den parallactischen Winkel der Werth 20° , wie man leicht aus der Formel

$$\sin q = \sin a \cdot \cos \varphi \cdot \sec \delta$$

herleitet; deswegen ist die Tafel auch nur so weit ausgeführt. Innerhalb der Grenzen der Tafel genügt es, $\triangle \varphi$ und $\triangle \delta$ auf volle Minuten anzugeben.

(Schluss folgt.)

Die Auswanderung im Jahre 1899.*)

Ueber Bremen wanderten im Jahre 1899 aus dem Deutschen Reiche 9126 und aus den nichtdeutschen Staaten 77092 Personen aus. Die deutsche Auswanderung hat also im Vergleiche mit dem Jahre 1898, in dem 8826 Personen auswanderten, nur ganz unerheblich zugenommen, während die nichtdeutsche Auswanderung um 25432 Köpfe gewachsen ist. Die Ver. Staaten bildeten das Hauptziel der Auswanderer, und zwar reisten im verflossenen Jahre von der Unterweser dorthin 8436 deutsche Reichsangehörige und 60222 Ausländer. Wenn trotz der nach dem spanisch-amerikanischen Kriege verlockenden Aussichten jenseit des Ozeans die deutsche Auswanderung auf dem sehr niedrigen Stande von 1898 stehen geblieben ist, so muss dies den günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen, sowie der besseren staatlichen Fürsorge für die Arbeiter in Deutschland zugeschrieben werden. Die Rückwanderung aus den Ver. Staaten steht ziemlich auf derselben Höhe wie im Jahre 1898, ist also nicht entsprechend der grösseren Auswanderung im vergangenen Jahre gestiegen. Die Ursache hierfür ist wohl in den oben erwähnten Verhältnissen zu finden, die den europäischen Arbeitern auch während des Winters genügende Beschäftigung bei guten Löhnen gesichert haben. Nach Brasilien wanderten im ganzen 742 Personen aus, unter denen sich 660 Oesterreicher und 46 Deutsche befanden; von letzteren gingen 20 nach dem Staate Santa Catharina, in dem die Ländereien der hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft in Hamburg gelegen sind. Nach Argentinien wanderten über Bremen 110 deutsche Reichsangehörige und 1149 Ausländer, zusammen 1259 Personen aus; unter den Ausländern befanden sich 948 Russen, meistens Juden, und 156 Oesterreicher. Nach Südafrika wurden im vergangenen Jahre 545 Personen, 64 mehr als im Vorjahre, befördert; darunter waren 31 deutsche Reichsangehörige. Infolge des Transvaalkrieges hörte die Auswanderung nach Südafrika im letzten halben Jahre gänzlich auf, und es trat eine bedeutende Rückwanderung ein. Nach Ceylon, Singapore, China, Japan, Australien und Samoa ist die Auswanderung über Bremen wegen des weiteren Weges natürlich eine geringere als über Genua und Neapel; doch kommt seit dem Bestehen der neuen Reichspostdampferlinien der erstere Weg mehr und mehr in Aufnahme. Es wanderten nach den genannten Ländern über Bremen 225 deutsche Reichsangehörige und 54 Ausländer aus; von ersteren wandten sich 59 nach China, 38 nach Singapore und 112 nach Australien. Von den gesammten 86218 Auswanderern wurden indirect nach den Ver. Staaten von Nordamerika und nach Südafrika 2223 Personen befördert, demnach hat die indirecte Auswanderung gegen das Vorjahr um 1189 Köpfe abgenommen.

Sämmtliche Uebungen der Schiffsbesatzungen an Bord der Auswandererschiffe, einschliesslich der Reichspostdampfer, hat der Reichscommissar auch im verflossenen Jahre an den Besichtigungstagen geleitet. Das Ergebniss der Uebungen und der damit verbundenen Instructionen war derartig, dass weit mehr geleistet wurde, als nach § 49 der Vorschriften über Auswandererschiffe verlangt wird. Der Reichscommissar legte besonderen Werth auf die gute

*) Auszug aus einem jüngst dem Reichstage übermittelten Bericht über die Thätigkeit der Reichscommissare für das Auswanderungswesen im Jahre 1899.

Ausbildung der Mannschaften im Rettungs- und Sicherheitsdienst. So wurde auf seine Anordnung der Schottenverschluss und der Bootsdienst, die Uinkoppelung der Dampf- in die Handsteuerung und das Schiessen mit Rettungsseilen auf allen unter seiner Controlle stehenden Schiffen bei jeder sich bietenden Gelegenheit geübt, ebenso der Feuerlöschdienst.

Am Ende des Berichtsjahres waren ca. 98 Procent der Besatzungen des Ruders und nach ihren Angaben ca. 90 Procent des Schwimmens kundig. Auf allen Schiffen des Nordd. Lloyd waren nach dem Ertönen der bestimmten Signale die Schotten in drei Minuten geschlossen, während das Schliessen der einzelnen Maschinenschotten nur 5—10 Secunden und das Schliessen der Schotten zwischen den Auswandererabtheilungen 10 Secunden in Anspruch nahm. Die Capitäne, ersten Officiere und anderen Schiffsofficiere, sowie die Beamten des Lloyd haben den Reichscommissar nach jeder Richtung in anerkannter Weise unterstützt. Zur Mustering an den Böten fanden sich die Besatzungen in der Regel in 3½ Minuten ein. Die Böte wurden in 5—6 Minuten zu Wasser geführt und bemannt.

Ueber Hamburg wanderten im Jahre 1899 64214 Personen aus, gegen 39882 im Jahre 1898, wobei die deutsche Auswanderung nur eine Vermehrung von 2490 Personen gegen das Vorjahr aufweist. Das Hauptziel der Auswanderung blieb Nordamerika. Es wurden im Jahre 1899 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika allein 395 Personen von der Landung ausgeschlossen, worauf sie gemäss den vom Reichskanzler festgestellten Conzessionsbedingungen kostenfrei durch die Rhederei in ihre Heimath zurückbefördert wurden und zwar nach deutschen Hafenplätzen 72 Personen. Ihre Zurückweisung hatten die davon Betroffenen fast ausschliesslich selbst und zwar dadurch verschuldet, dass sie bei Abschluss des Beförderungsvertrages über ihre Verhältnisse unwahre Angaben gemacht hatten. Auch die deutsche Auswanderung nach Brasilien zeigte die Vermehrung um 460 Köpfe, was zum grössten Theil der Conzessionsertheilung für die hanseatische Colonisationsgesellschaft zuzuschreiben ist. Die indirekte Auswanderung über England ist bedeutend herabgegangen — 369 Köpfe (1899) gegen 1723 Köpfe (1898) —. Die Ueberwachung des Auswandererverkehrs an Land durch den Reichscommissar wurde eingehend ausgeübt. Die Revisionen der Unterkunftsanstalten zeigten wie früher, dass namentlich die staatlichen Auswandererhallen am Amerikaquai musterhaft geleitet wurden und auch in sanitärer Beziehung nichts zu wünschen übrig liessen. Trotzdem ist ein Plan zur Errichtung von umfangreichen neuen Auswandererhallen auf der Veddel ausgearbeitet worden, da die alten sich räumlich nicht immer als ausreichend erwiesen haben. Diese neuen Hallen mit ihren zahlreichen Gebäuden, einer grossen Kirche und den neuesten Einrichtungen auf sanitärem Gebiete werden Musteranstalten darstellen und die privaten Auswandererherbergen immer mehr verdrängen, was für die Controlle durchaus erwünscht ist. Epidemische Krankheiten sind unter den Auswanderern nicht aufgetreten. Die wenigen vorgekommenen Krankheitsfälle wurden entweder im Quartier oder in den Krankenhäusern behandelt, je nach ihrer Schwere. Unregelmässigkeiten im Auswandererbetriebe waren verschwindend.

Im Berichtsjahre 1899 liefen 898 Auswandererschiffe von Hamburg aus. Da es dem Reichscommissar nicht möglich war, alle diese Schiffe vor jeder Abreise zu besichtigen, wurde nach einem gewissen Turnus verfahren, wonach jedes Auswandererschiff mehrmals im Jahre einer Besichtigung unterzogen wurde. Auch wurden einige Auswandererschiffe, die besonders schwere Seereisen oder Havarie gehabt hatten, behufs sofortiger Feststellung etwaiger Mängel beim Einkommen besichtigt.

Der Zustand der Auswandererschiffe entsprach in Bezug

auf Einrichtung, Seetüchtigkeit und Sicherheitseinrichtungen dem Reichsgesetze.

Der Sicherheitsdienst ist mustergültig organisiert. Die Besatzungen sind in ihren Funktionen gut und sicher ausgebildet. Damit auch die Vornahme von Uebungen im Sicherheitsdienst ausserhalb des Heimathshafen, wie Schottenschliessen, Feuerlöschmanöver und Bootebemannungen leicht kontrollirt werden kann, werden solche Uebungen im Schiffsjournal roth eingetragen.

Die Güte des Materials und Personals der Auswandererschiffe wurde im Anfang Februar durch die ausnahmsweise harten und langandauernden, orkanartigen Stürme auf eine harte Probe gestellt, die sie glänzend bestanden. Die zahlreich im Sturmrayon befindlich gewesenen Schiffe hatten alle dem Unwetter zu trotzen vermocht; nur bei der »Bulgaria« und der »Pretoria« traten Brüche der Ruderpinne ein, doch wurden auch diese Schiffe unter den schwierigsten Verhältnissen durch die sachgemässe Führung und die todesmuthige Hingabe der Mannschaft vor schwereren Verlusten bewahrt. Da diese Brüche der Ruderpinnen möglicher Weise in der Schwäche der Eisen ihren Grund hatten, gab die Hamburg-Amerika Linie den in Frage kommenden Schiffen der P- und B-Classe erheblich stärkere Ruderpinnen und liess zur grösseren Sicherheit die Reservepinne getrennt von der Ruderpinne anbringen. Die Schiffsahrts-Gesellschaften, an der Spitze die Hamburg-Amerika Linie, sind fortgesetzt bestrebt, für die Sicherheit zur See selbst über die Vorschriften hinaus Vervollkommnungen einzuführen. Von den Verbesserungen, die die Hamburg-Amerika Linie 1899 hat eintreten lassen, seien die folgenden erwähnt: 1. Auf denjenigen Schiffen, deren Bootsdeck sich sehr hoch über der Wasserlinie befindet, sind zum leichteren und schnelleren Heissen der Boote besondere Bootsheissmaschinen aufgestellt. 2. Um eine bessere Verständigung zwischen dem Ausguckmann und dem Commandirenden auf der Brücke bei jedem Wetter herbeizuführen, ist bei den neueren Dampfern ein grösseres Sprachrohr am Ausguckskorb angebracht und den Schiffen ausserdem ein grosses, in Amerika patentirtes Sprachrohr mitgegeben, das den Schall weit trägt und auch als Hörrohr benutzt werden kann. 3. Als Ersatz für die vor einigen Jahren eingeführten electrischen Rettungsbojen, die sich nicht bewährt haben, sind selbstzündende Rettungssignallichter eingeführt. Dieselben bestehen aus kleinen Blechdosen, ähnlich den Conservendosen, und sind mit einer Masse gefüllt, die sich beim Zutritt von Wasser von selbst entzündet. Angestellte Versuche haben ergeben, dass die Lichter etwa eine halbe Stunde lang mit einer hellen, weit sichtbaren Flamme brennen, die weder durch Wind noch durch Wellenschlag ausgelöscht werden kann. 4. Um die Rollbewegungen der grossen Dampfer auf das geringste Maass zu beschränken, haben sämtliche Schnelldampfer, soweit sie nicht von vornherein mit Kimmkielen gebaut waren, solche erhalten. 5. Ausser der einen vorgeschriebenen Dampfpeife ist den grösseren Dampfern noch eine zweite Dampfpeife als Reserve gegeben. 6. Bei den Positionslaternen aller Schiffe wurden die gepressten Linsen verworfen und dafür die zwar theueren, aber ungleich besseren optisch geschliffenen Fresnel'schen Linsen eingeführt. Des weiteren ist bei allen Positionslaternen auf denjenigen Schiffen, die mit electrischen Lichtmaschinen versehen sind, das electrische Glühlicht eingeführt. Die Glühlampen sind mit zwei vollständig von einander getrennten und nur einfach gebogenen Leuchtdrähten versehen, die derart mit einem in der Laterne angebrachten Electromagneten verbunden sind, dass beim Versagen des einen Drahtes der andere selbstthätig in Function tritt. 7. Auf sämtlichen transatlantischen Passagierschiffen ist die Anordnung getroffen, dass in den Cajütsgängen und in der Nähe der Niedergänge während der Nacht ausser den vorhandenen electrischen Lampen stets noch mehrere Petroleum-

terw. Oellampen brennen. Für die Auswandererräume ist die gleiche Maassnahme bereits durch § 10 der Vorschriften über Auswandererschiffe angeordnet. 8. Bei den hochbordigen modernen Schiffen beeinträchtigt jede, auch die geringste Schlagseite des Schiffes das Aussetzen der Boote. Um diesen Uebelstand zu beseitigen, sind die Rettungsboote mit sogenannten Reiholern versehen worden. Es sind dies dünne Enden von etwa 5 Faden Länge, die um die vorderste und hinterste Ducht der Boote gespleisst sind. Mittels dieser Reiholer sind die Bootsbesatzungen in der Lage, ihr Boot bis dicht an die Schiffswand heranzuholen, und dort so lange festzubalten, bis die Passagiere hineingestiegen sind. Diese Einrichtung hat sich bereits beim Untergang der »Patria« als ausserordentlich zweckmässig erwiesen. 9. Auf sämtlichen Passagierschiffen der nordatlantischen Fahrt ist ferner die Anordnung getroffen, dass während der ganzen Reise stets zwei Boote ausgeschwungen sind, damit unter allen Umständen ein möglichst rasches Zuwasserladen wenigstens eines Bootes gewährleistet wird. 10. Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass seit Mitte 1899 auf den grösseren Oeandampfern der Hamburg-Amerika Linie ein zweiter approbierter Arzt als Hülfsarzt stationirt ist. Trotz aller Maassnahmen ist im Jahre 1899 der Verlust eines der grössten Passagirdampfer, »Patria«, zu beklagen gewesen, der am 15. November in der Nordsee vor der Scheldemündung verbrannte.

Das Rettungswerk vollzog sich in ruhiger, sachgemässer Weise, ohne jeden Unfall, sodass kein Menschenleben verloren ging. Es zeigt dies, dass die Sicherheitseinrichtungen auf unsern Schiffen auf der Höhe stehen und dass die fortwährenden Uebungen der Mannschaften im Bootsdienst ihren Zweck erfüllen. Von ausser-europäischen Plätzen wurden nach Hamburg 22 440 Personen befördert, unter denen sich 413 mittellose Auswanderer aus Nordamerika befanden. Ausserdem kamen aus England 1002 mittellose Auswanderer, sodass sich die Gesamtzahl derselben auf 1416 belief. Von diesen stammten 1174 Personen aus Russland und nur 78 aus Deutschland. Sämtliche Rückwanderer wurden theils auf Kosten des jüdischen Comitees, theils auf Kosten der Behörde für das Auswanderungswesen und der Polizeibehörde, auch 4 Personen auf Kosten von Privatpersonen nach ihrer Heimath befördert.

Entscheidungen

des

Hanseatischen Oberlandesgerichts.*)

Herausfallen eines Ballons aus der Hieve als Verschulden.

Berthold Nathusius gegen die Quai-Verwaltung zu Hamburg. Klägerin war Empfängerin von drei Ballen Rinderhäuten, von denen einer beim Uebernehmen in's Wasser gefallen ist, wodurch ein Schaden von 550 M entstanden sein soll. Diesen fordert Klägerin von der Beklagten, weil deren Angestellte ein Verschulden treffe. Das O. L. G. III entsprach am 24. Febr. 1900 der Klage.

Gründe: Nach § 14 Abs. 2 des Quaireglements (den Abs. 3 auf Flussfahrzeuge entsprechend angewendet) haftet jeder Theil für die durch Verschulden seiner Leute bei den ihm obliegenden Verrichtungen (wozu ausdrücklich das Anhaken auf dem Quai gehört) entstehenden Schäden. Hier hat nun der eigene Angestellte der Beklagten Nowak bekundet, dass der dritte Ballen Rinderhäute sich in der Luft schwebend verschoben habe. Das beweist, dass er ungenügend in die Hieve gelegt worden ist. Zwar ist es oft unbedenklich, wenn ein

Ballen nicht wagerecht schwebt, falls nur die Hieve ihn fest genug umschlingt. Gefährlich ist es aber immer, wenn er in der Hieve schwebend zu rutschen beginnt. Und das ist auch leicht vermeidbar, wenn die Hieve nur fest umgelegt wird und, falls das nicht gleich geglückt ist, etwas verschoben und dadurch zum festeren Anziehen und Umschnüren geeignet gemacht worden ist. Die schiefe Lage des zu lose verschürten Ballens, der in sich zu rutschen begann, hat nach den Aussagen sämtlicher Augenzeugen das Hineinrutschen der Häute in's Wasser mindestens mit verursacht. Dazu tritt ferner, dass nach den Zeugenaussagen der Krahn nicht weit genug reichte, um die Ballen in die Mitte des Bollens zu bringen. Dann hätten die Leute der Beklagten dafür sorgen müssen, dass die Kastenschute verlegt und es dem Bollen ermöglicht wurde, näher heranzuholen. Endlich ist die Aussage Engel's, dass Nowak zuletzt auch den Ballen zu rasch herabgefiert und ein Aufschlagen desselben auf den Bollenrand verursacht habe, glaubhaft. Dadurch hauptsächlich ist aber das Reißen der Verläuung herbeigeführt worden. Wenn also selbst, was nach der Sachlage doch nabeliegt, von der Beklagten keine Exculpation beansprucht werden könnte, ist ihren Leuten durch die Beweisaufnahme in mehrfacher Richtung ein Verschulden nachgewiesen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Unfall an Bord der eisernen Bark »Biller«, Capitän F. Carstens. Der Unfall bestand darin, dass der Matrose Adolf Negel während eines schweren Sturmes vom Grosstop über Bord fiel und leider seinen Tod in den Wellen fand. Zur Zeit des Unfalles befand sich das Schiff auf 47° 20' südlicher Breite und 139° 15' westlicher Länge.

Die Verhandlung ergiebt Folgendes über den Unfall: In der Nacht auf den 7. December waren vier Pardunen im Grosstop zu luwards gebrochen. Während des ganzen vorhergehenden Tages war man beschäftigt gewesen, dieselben einigermaassen steif wieder anzusetzen, da man die Befürchtung hegte, dass bei dem schweren Arbeiten des Schiffes in der hohen See die Stengen des Grosstops über Bord gehen würden. Da man mit dem Steifsetzen nicht klar geworden war, so liess man die Pardunen schwichten. Bei dieser Arbeit fiel der Matrose Negel, der sich an der Leeseite in der Höhe des Mars befand, von oben.

Als der Capitän die Meldung von dem Unfalle erhielt und darauf sofort an Deck eilte, glaubte er noch Hülferufe von dem Verunglückten gehört zu haben. Er liess deshalb sofort das Leeboot klar machen, die grossen Raen back holen und eine Ankerlaterne am Heck befestigen. Das Boot wurde gut bemannt zu Wasser gelassen. Nachdem das Boot leider ohne Erfolg an Bord zurückgekehrt war, liess man das Schiff bis Tagwerden vor backen Segeln treiben und der erste Steueremann hielt Ausguck nach dem Verunglückten und nach der Rettungsboje, doch konnte er weder das eine noch das andere entdecken. Nach Tagwerden setzte man die Reise fort. Es wurden eine Reihe Zeugen vernommen, die im Wesentlichen das Obige bestätigen. Die gebrochenen Pardunen waren innen verrostet, während sie ausserlich nicht das Aussehen hatten, als ob sie schlecht waren. Das Schiff war vor seiner Ausreise im April v. J. in Hamburg neu classificirt worden. Der Reichscommissar führt das Brechen der Pardunen auf das schwere Arbeiten des Schiffes in der hohen See und auf das Alter der Pardunen selbst zurück.

Das Seeamt giebt folgenden Spruch ab:

»Der Leichtmatrose Adolf Negel ist am 7. December 1899 an Bord der Bark »Biller« beim Schwichten der Pardunen abgestürzt und trotz sofort angestellter ausreichender

*) Auszug aus der »Hanseatischen Gerichtszeitung«.

Rettungsversuche ertrunken. Der Unfall ist auf das ausserordentlich stürmische Wetter zurückzuführen. Durch die Beweisaufnahme hat sich nicht feststellen lassen, wie alt das Tauwerk an Bord der »Bille« gewesen ist; es ist aber nach den Bruchstellen der Pardunen anzunehmen, dass das Tauwerk recht lange gestanden hat. Dringend zu empfehlen ist es, dass über das Alter und die Ueberholungen des stehenden Tauwerks und der Hand- und Fusspferde Eintragungen in das Schiffsjournal gemacht werden, damit die Schiffsofficiere die Möglichkeit haben, sich ein Urtheil über die Haltbarkeit des Tauwerks zu bilden.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, lief am 11. April ein für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg erbauter Dampfer, der in der Taufe den Namen »Faro« erhielt, glücklich vom Stapel. Der Neubau ist 210'×31'×20'. Die Tragfähigkeit beträgt 1500 resp. 1700 Tons bei 16,3 resp. 13,3 Fuss Tiefgang. Die Kohlenbunker fassen 220 Tons Kohlen. Das Schiff ist aus bestem Siemens-Martinstahl nach den Bedingungen des Germanischen Lloyd erbaut; es hat 5 wasserdichte Schotten, 4 Luken, 4 Dampfwinden und 1 Dampfankerspill. Das Schiff ist für Passagier- und Frachtfahrt bestimmt und erhält eine dreifache Expansionsmaschine von 450 ind. Pferdekraften. Die Fahrgeschwindigkeit wird 9 Knoten betragen. — Der somit im Rohbau fertiggestellte Dampfer trägt die Baunummer 115, er ist das zehnte für die Oldenburg-Portugiesische Gesellschaft auf der Werft gebaute Fahrzeug. Drei weitere Schiffe für dieselbe Gesellschaft sind der Koch'schen Werft bereits wieder in Auftrag gegeben. (L. A.)

Stapellauf. Am 12. April lief auf der Neptunwerft, Rostock, ein für die Rhedereifirma Roy & Lebreton in Rouen in Bau befindlicher Stahlfrachtdampfer vom Stapel. Das Schiff hat den Namen »Baltique« erhalten. Dimensionen sind: 302'×41'×18'9"; Ladefähigkeit 3200 Tonnen d. w. Ausgerüstet wird der Dampfer mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 850 HP. ind., die ihm beladen eine Geschwindigkeit von ca. 9 Knoten verleihen soll. Die Cylinderdurchmesser betragen 530×900×1400 und der Gesamthub 900 mm.

Stapellauf. Das auf Lühring's Helgen in Hammelswarden bei Brake für Schiffer Schwinge in Kaseburg erbaute Stahlschiff »Helene« lief am 11. April glücklich vom Stapel.

Probefahrt. Der von den Herren John Priestman & Co. in Sunderland mit Maschinen von den Herren Thos. Richardson & Son in Hartlepool für die Rhederei A. C. de Freitas & Co. neu erbaute Dampfer »Sevilla« von 8500 Tons Tragfähigkeit machte seine zu vollster Zufriedenheit in jeder Beziehung verlaufene Probefahrt, auf der eine Fahrgeschwindigkeit von 12 Knoten constatirt wurde, worauf der Dampfer seine Reise nach der Elbe antrat, um in die Hamburg-La Plata-Linie der genannten Rhederei eingestellt zu werden. Die »Sevilla« wie das bereits am 1. April abgefahrene Schwesterboot »Granada« sind die grössten zwischen hier und Südamerika verkehrenden Dampfer; zu ihnen gesellen sich im Juni—Juli weitere drei im Bau begriffene Dampfer ähnlicher Grösse.

Vermischtes.

Postpackelverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten. Der Postmeister Van Cott von New-York ist von dem General-Postmeister angewiesen worden, alle aus Deutschland eintreffenden Postpackete, die Siegelverschluss tragen, zurückzusenden. Bei Abschluss des Vertrages zwischen der Bundes- und der Deutschen Regierung betreffs Einrichtung eines Postpacketverkehrs zwischen den beiden Ländern wurde stipulirt, dass die Packete nicht versiegelt und nur derart verschlossen sein sollten, dass sich ihr Inhalt auf seine Zollpflichtigkeit leicht untersuchen lasse. Da nun jeder aus Deutschland in New-York anlangende Dampfer Postpackete mitbringt, deren Siegel der zollamtlichen Untersuchung Schwierigkeiten entgegensetzen, hat das Postdepartement jetzt die Rücksendung aller derartigen Packete angeordnet.

Verkehr von St. Thomas und St. Croix im Jahre 1899. St. Thomas hat seine frühere Bedeutung als Umschlagsplatz für die Antillen schon seit Jahren verloren. Der spanisch-amerikanische Krieg und der im August 1899 die westindischen Inseln heimsuchende Orkan haben dem Handel und dem Wohlstande der dänischen Inseln einen schweren Stoss versetzt. Die Einfuhr beschränkte sich im Jahre 1899 nur auf die geringen Bedürfnisse der Insel selbst, sowie auf die Transitgüter für Croix. Die Ausfuhr bestand einzig und allein aus geringen Mengen der auf der Insel erzeugten Bayrums, welcher das einzige Product von St. Thomas bildet. Der Schiffsverkehr war im Jahre 1899 noch ein ziemlich lebhafter. Den Hauptantheil an diesem Verkehr hatte, wie in früheren Jahren, die Hamburg-Amerika Linie. Es liefen 199 Dampfer dieser Gesellschaft mit 866 854 cbm Netto-Raumgehalt in den Hafen von St. Thomas ein. Dieselben landeten 1491 t Ladung für die dänischen Inseln, und nahmen 150 t Ladung und 3600 t Transitgüter wieder mit. Der gesammte Schiffsverkehr vertheilte sich auf die verschiedenen Nationen, wie folgt:

Nationalität	Dampfer		Segelschiffe
	Anzahl	Reg.-Tons	Anzahl
Deutsch	199	306 433	2
Englisch	136	203 636	20
Amerikanisch . .	11	10 881	16
Französisch . . .	56	57 877	—
Italienisch . . .	11	21 934	1
Norwegisch . . .	11	11 388	7
Dänisch	1	1 020	—
Spanisch	1	3 585	1
Cubanisch . . .	2	1 497	—
Schwedisch . . .	—	—	1
Holländisch . . .	—	—	1

Das Material für den Aufbau und die Reparatur der durch den August-Orkan zerstörten und beschädigten Baulichkeiten wurde grösstentheils von den Ver. Staaten bezogen, von Deutschland wenig, hauptsächlich wohl, weil die deutschen Dampfer St. Croix nicht anlaufen. Die Bewohner von St. Croix scheuen die Kosten der Umladung in St. Thomas und beziehen ihre Waaren durch englische Dampfer, welche aus den Ver. Staaten von Amerika kommen und St. Croix monatlich zwei Mal anlaufen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 18. April. Zur Aufnahme als Mitglied wird ein Capitän vorgeschlagen. Eingegangen sind die gedruckten stenographischen Berichte über die Verhandlungen des siebenten Verbandstages. Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung »Rettungsmaassregeln an Bord Hamburger Fährdampfer« tadeln verschiedene Mitglieder die mangelhaften Vorrichtungen zur Rettung von Menschenleben und befürworten, statt der z. Z.

an Bord befindlichen zwei Rettungsringe, Rettungsflöße auf den Deckhäusern, mit Kork gefüllte, lose Bänke, als Sitzplätze oder Vermehrung der aussenbords befestigten Wallschienen von zwei auf drei, um dem Dampfer im Falle einer Collision grössere Widerstandsfähigkeit zu verleihen. Der anwesende Director der Hafen-Fährdampfer-Gesellschaft, Herr Hardenfeldt, steht den gemachten Vorschlägen sehr wohlwollend gegenüber, hält aber Rettungsapparate, die leicht transportabel sind, für nicht zweckentsprechend, weil solche nach einigen Tagen entwendet werden würden. Das grösste Entgegenkommen bringt der Vertreter der Gesellschaft dem Vorschlage entgegen, der sich auf eine Verwandlung der Sitzplätze an Deck in Rettungsapparate bezieht. Auf Grund statistischer Daten ist der Verlust an Menschenleben an Bord von Fährdampfern ungeheuer gering, von 180 Millionen beförderten Passagieren zwei Unglücksfälle mit tödtlichem Ausgang. Auf Vorschlag Herrn Hardenfeldt's wird beschlossen, der Hafenpolizeibehörde eine Abschrift des Protocolls über diese Sitzung zustellen zu lassen. Der zweite Gegenstand der Tages-Ordnung »Auslegung eines Feuerschiffs am Mittelgrund wird in nächster Sitzung beraten werden. Nachdem noch die Einführung der Tiefseefährlinie auf Schiffen der Hamburg-Amerika Linie beifällig begrüsst ist, beschliesst die Versammlung vom 1. Mai ab nur allmonatlich eine Sitzung während des Sommersemesters abzuhalten und zwar am zweiten Mittwoch jeden Monats. Zum Schluss kommt noch ein Artikel aus der »Hansa« zur Verlesung. Es handelt sich um die Antwort des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine auf ein früher veröffentlichtes, gegen diesen Verein gerichtetes Schreiben. — Nächste Sitzung am 25. April.

Büchersaal.

Das strategische und taktische Zusammenwirken von Heer und Flotte. Von v. Janson (Generalleutnant z. D.). E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW₁₂. Preis M 2.25.

Seit Langem hat die gemeinsame strategische Thätigkeit der Land- und Seemacht nicht so sehr im Vordergrund des allgemeinen Interesses gestanden, wie gerade jetzt, wo den grossen, unsere Marine und das Seewesen betreffenden Fragen weiteste Beachtung in den nationalen Kreisen zu Theil wird. Als zur rechten Zeit erscheinend darf ein neues Werk begrüsst werden, das die Nothwendigkeit und die Natur des Zusammenwirkens von Heer und Flotte, die Anwendbarkeit der strategischen Begriffe des Landkrieges auf den Seekrieg und die daraus zu ziehenden Folgerungen, den Krieg zwischen Mächten mit gemeinsamer Landesgrenze und zweier durch das Meer getrennter Länder, das taktische Zusammenwirken und die Vorbereitungen im Frieden für das Zusammenwirken eingehend behandelt.

Der Verfasser geht bei seinen Betrachtungen überall, da eine kriegerische Thätigkeit in grösserem Umfange unserer Marine bisher noch nicht beschieden war und auch die neueren Erfahrungen grösserer Marinen anderer Länder kein Vorbild geben, das ohne Weiteres zum Muster dienen könnte, von den Verhältnissen des Heeres als einer sicheren und erprobten Basis aus und untersucht, was davon auf die Flotte übertragbar ist. So werden zum ersten Male in der deutschen Literatur die für ein solches Zusammenwirken leitenden Gesichtspunkte erörtert, so dass ein klares und zuverlässiges Bild über die richtige und gemeinsame Verwendung beider grossen Körper erlangt wird. Das, was der Verfasser über Schädigung und Schutz des Handels und über die Einwirkung der Colonien sagt, wird auch weiteren Kreisen zur Beachtung zu empfehlen sein, da es lehrreiche Ausblicke in die Zukunft unseres Vaterlandes eröffnet.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 30. März 1900.

Seit unserem letzten Bericht hat die Nachfrage für Getreideboote angehalten und eine Erhöhung der Raten nach Cork f. O. bewirkt, nämlich 4 s für April-Beladung, während Mai-Dampfer bereitwillig für 1 1/2 d weniger placirt werden konnten. Gegenwärtig ist der Bedarf nicht mehr so pressirt und Vershiffer sind abgeneigt, mehr als 3 s 10 1/2 d zu zahlen. Für grosse Räume nach ausgesuchten Häfen gilt momentan 3 s 3 d als höchste Rate, oder 3 s 1 1/2 d und 2 s 7 1/2 d bei gemischter Ladung von schwerem Getreide und Hafer. In den Golfhäfen sind die Vercharterer nicht gewillt, weitere Räume anzubieten, es sei denn auf der Basis von Getreide-Chartern. Abschlüsse für Timber sind noch zu vollen Bedingungen bewirkt. Raten für Zeitboote haben sich gut behauptet; der Bedarf für allgemeine Zwecke rechtfertigt nicht die vorherrschenden Frachtraten. — Wir haben mit Bezug auf Segelschiffsräume nichts Neues zu berichten, sie bleibt nach wie vor sehr knapp und wird wenig angeboten. Das Geschäft war in Folge dessen sehr gering, während die Raten fortgesetzt ausserordentlich fest zu Gunsten der Rheder blieben.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d	20/	15/	12/6
London,	4 d	22/6	16/3	15/
Glasgow,	3 1/2 d	22/6	15/	15/
Bristol	4 1/2 d	22/6	15/	15/
Hull	4 1/2 d	22/6	17/6	15/
Leith	5 1/2 d	27/6	17/6	17/6
Newcastle	5 d	25/	17/6	15/
Hamburg	55 s	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3/6	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/9	35 cts.	25c.	8 s
Antwerpen	4 d	18/9	15/	15/
Bremen	55 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	2/9	22/6	16/3	20/25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 30 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 32 1/2 c. — Amsterdam 32 1/2 c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 35 c. — Bremen 35 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/10 1/2	4/	3/4	3/4	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2 1/4 1/2	2 1/4 1/2	2 1/4 1/2	26a27c.	.....
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24a25c.	22c.	16c.	26c.		

Isolirungs-Cementin „Patent Odenius“. Unter den vielen angepriesenen Isolirungs-Materialien hat das Patent-Isolirungs-Cementin Ernst Odenius, Gothenburg, seit seiner Einführung vor einigen Jahren viel Beachtung gefunden und sich wegen seiner hervorragenden Eigenschaften eine erste Stellung errungen.

Namentlich in den Kreisen der Rhedereien, Werften und Marinen ist der Werth des Patent-Cementins besonders geschätzt und anerkannt, da es für die Bekleidung von Schiffskesseln, Cylindern und Rohrleitungen, an welche ja ganz besondere Ansprüche gestellt werden müssen, sich derartig bewährt hat, dass man es da, wo einmal angewandt, sämtlichen anderen Materialien vorzieht.

Diesen Erfolg nach Ablauf nur weniger Jahre hat das Cementin neben seiner überlegenen Isolirungskraft seiner Haltbarkeit zu danken, welche vielfach, z. B. bei Rohrbekleidung eine Umwicklung überflüssig macht. Ein einfacher Anstrich

(Kohlentheer oder Asphaltfirniss) macht die Bekleidung gefeit gegen Abbröckelung selbst bei Stössen und Wasserspülung (Deckrohre).

Bei Kesseln ist eine Unterstützung wie allgemein gebräuchlich angebracht, doch ist die haltbare, dauernd feststehende Cementin-Isolirung dann unverwundlich, weil das Cementin im Gegensatz zu allen anderen Materialien bei poröser Beschaffenheit mit der Zeit isolirungsfähiger wird und, weil Abbröckeln ausgeschlossen, Reparaturen fortfallen, welche eine Isolirung, abgesehen von anderen Unannehmlichkeiten, vertheuern. Auch enthält das Cementin keine für Metalle schädliche Bestandtheile, verhindert dagegen das Ansetzen von Rost und wird vielfach mit genannten Resultaten bei hohen Wärmegraden (350° C.) angewandt. Das specifische Gewicht des Patent-Cementin ist 0,543.

Die Unmöglichkeit, das Patent-Cementin mit minderwerthigen Bestandtheilen zu vermischen, wodurch die Isolirungsfähigkeit vermindert werden könnte, um den Preis der Masse zu reduciren, giebt auch dem Nichtfachmann genügende Garantie für die Verwendung der reinen Masse im Gegensatz von z. B. Kieselguhr und ihren Compositionen, die je nachdem mit fremden Bestandtheilen vermischt, einen geringeren oder grösseren Isolirungswerth hat. Selbst reine Guhr, welche eine weisse Farbe haben soll, zeigt bei weit höherem Preise nicht die Eigenschaften des Patent-Cementin. Eine ganze Reihe bereits isolirter Panzerboote und Doppelschrauben-Schneldampfer haben sich zu Gunsten des Cementins erklärt.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung a. Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“ D. R. P. No. 82964 u. 97570.

Vorteile: Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Wertestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparnisse an Schmiermaterial.
Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.
Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endruweit“, aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen-Packungen und Flanschdichtungen, elektrolytisch aus absolut reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlschichten mit chemisch reinen Metallplatten die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten. Stromabnahme funkenlos. Widerstand und Reibung minimal. Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen. Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust. Abnutzung gering. Bedienung einfach. Preise billig.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhebereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«,
»Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«,
»Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«,
»Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«,
»Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«,
»Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«,
»Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

W. H. BESELER, HAMBURG, Vernickelungsanstalt und Metallwaarenfabrik.

1889 Hamburg: Silberne Medaille. 1895 Köln: Silberne Medaille. 1895 Braunschweig:
Goldene Medaille und Ehrendiplom.

Gegründet 1875. — 50 Arbeiter. — Fernspr. 119, A. I.

Flaggen aller Länder,

mit und ohne
Wappen.
Namenwimpel und
Ständer, mit

Inschriften, waschbar, von Ia. Woll-Schiffsflaggentuch. Die mittels Dampf-
färberei hergestellten Flaggen bleichen nicht.

Hannoversche Fahnenfabrik Franz Reinecke, Hannover.

F. J. C. Gätje,
Ship-Chandler.

Lager von

**Schiffsproviand und
Materialien.**

HAMBURG. I. Vorsetzen 21.

Mikrophon Amt I. 4593.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Ercheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 17.

Hamburg, den 28. April.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Cadettenschulschiff »Herzogin Sophie Charlotte«. — Gleiche Sonnenhöhen. — Spruch des Reichsversicherungsamts in einer Unfallversicherungssache wider die Seeberufsgenossenschaft. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsberichte. — Büchersaal. — Frachtenbericht. — Briefe deutscher Capitäne.

Auf dem Ausguck.

In einer Mitte April abgehaltenen Sitzung des »Institute of Marine Engineers« beschäftigten sich die Mitglieder mit der Werthschätzung der **Seeleichter**, diesem modernsten Transportmittel. Anerkannt wurde die ungeheure Bedeutung der Fahrzeuge für den Seeverkehr und verbunden hiermit die Gefahr, welche den Seemaschinen durch weitere Vermehrung der Leichter entstehen kann. Da Seeleichter ohne eigene Fortbewegungskraft fahren, und wegen ihrer wachsenden Grösse fähig sind, Güter im grössten Maassstabe zu befördern, ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, an dem die Küstenschiffahrt durch Schlepper und Leichter bewerkstelligt wird. Die bisher mit den Leichtern in Deutschland, England und den Ver. Staaten gemachten Erfahrungen ermuthigen zur Vermehrung der Fahrzeuge, die in Folge ihrer geringen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, sowie nicht minder wegen ihres geringen Tiefgangs im Gegensatz zu gleichgrossen Dampfern berufen sind, eine führende Rolle im zukünftigen Seeverkehr zu spielen. — Halten wir diese Prophezeiung auch für etwas sehr gewagt, so wird sie doch durch die Thatsache gestützt, dass die Bedeutung der Seeleichter in ausserordentlichem Wachsen begriffen ist. Durch den Kaiser Wilhelm-Canal wird schon gegenwärtig ein gewisser Procentsatz des Güter-austausches zwischen Nord- und Ostseehäfen durch

Seeleichter zu Stande gebracht. Aber die Anzahl der zu unserem Küstenverkehr verwandten Leichter ist doch noch nicht so gross, um im Sinne des seefahrenden Publicums, insbesondere der Maschinisten, eine Gefahr in absehbarer Zukunft in Aussicht zu stellen. Beispielsweise waren unter den 642 Fahrzeugen, die vom 1. bis 16. April den Kaiser Wilhelm-Canal nach beiden Richtungen passirten: 316 Segler (d. h. Ewer, Gallioten etc.), 286 Dampfer und nur 30 Leichter. Immerhin ist aber nicht ausgeschlossen, dass sich die Rheder, wenn erst mehr Erfahrungen gesammelt sind, weit mehr als es heute noch geschieht, dieses rentablen Transportmittels bedienen werden. Eine allgemeinere Einführung der Leichter würde weniger daran scheitern, sie gegen Unbilden der Witterung nicht stark genug bauen zu können, als daran, dass die Vertäuleinen bei bewegter See den Anforderungen nicht gewachsen sind. Das hat man in den Ver. Staaten bereits erkannt, wo bekanntlich die Seeleichter schon gegenwärtig eine ganz andere Rolle wie bei uns spielen.

Auf Grund jüngst veröffentlichter amtlicher Daten, hat sich herausgestellt, dass unter den im Jahre 1899 auf **Sehvermögen und Farbenblindheit** untersuchten Seeleuten auf englischen Schiffen 21 als kurzsichtig und 43 als farbenblind von der weiteren Ausübung des Berufes in erster Untersuchung zurückgewiesen werden mussten. Von den

Kurzsichtigen hat sich Niemand, von den Farbenblinden haben sich 13 im Laufe des Jahres zu einer zweiten Untersuchung eingestellt. Aus dieser gingen vier als normalfarbensichtig hervor. Dieser Umstand beweist einmal, dass die Farbenblindheit, mehr als man anzunehmen gewohnt ist, Verbreitung hat und andererseits, dass in erster Untersuchung als Farbenblinde Erkrankte aus zweiter Untersuchung als gesund hervorgehen konnten. Diese letztere Thatsache steht im Gegensatz zu der auch von ärztlicher Seite nicht widersprochenen Behauptung, dass Farbenblindheit eine mehr oder weniger angeborene oder doch unheilbare Abnormität darstellt. Allerdings gestattet das erwähnte Resultat der zweiten Untersuchung auch die Schlussfolgerung, dass bei der ersten Untersuchung nicht gewissenhaft verfahren worden ist. Gestützt auf nachstehende Erklärungen über Farbenblindheit, einer den »H. N.« entnommenen Notiz, sind wir eher geneigt die zweite Möglichkeit anzunehmen, zumal zwischen beiden Untersuchungen eine verhältnissmässig sehr kurze Spanne Zeit verflossen ist. Im besagten Artikel heisst es:

»Wenn wir mit unserem Auge Gegenstände wahrnehmen, so geschieht das bekanntlich in folgender Weise: Von dem betreffenden Gegenstand wird auf Grund derselben physicalischen Gesetze, durch die auf der Platte des Photographen ein Bild erscheint, ein sehr genaues Bild auf dem Augenhintergrund entworfen. Hier treffen die Lichtstrahlen auf die nervösen Endapparate, deren Reizung sich durch die Sehnerven bis ins Gehirn fortpflanzt, wo dann das Bild zum Bewusstsein kommt. Damit ist es nun zwar erklärt, dass wir die einzelnen Gegenstände ihrer Form nach erkennen. Wie aber kommt es, dass wir zugleich mit solcher Schärfe auch die Farbe eines Gegenstandes wahrnehmen? Man unterscheidet gewöhnlich einfache Farben oder Mischfarben. Zu den ersteren gehören vor allem roth, gelb, grün, blau, violett. Dadurch, dass zwei oder mehrere einfache Farben gemischt werden, entstehen die Mischfarben; die complicirteste Mischfarbe ist — die weisse, denn die entsteht, wenn man alle einfachen Farben zusammenmischt. Das beweist ein sehr einfacher Versuch: Wenn man auf einer Scheibe von Kreis- oder Quadratform in regelmässigen Feldern alle einfachen Farben anbringt und nun die Scheibe um ihren Mittelpunkt schnell herumdreht, so erscheint die buntbemalte Scheibe weiss; die verschiedenen Farbeindrücke setzen sich zu dieser einen Mischfarbe zusammen. Sobald dagegen die Scheibe zur Ruhe gekommen ist, können wir die einzelnen Farben unterscheiden. Ueber die Art, wie diese Farbeempfindung zu Stande kommt, war man lango im Unklaren. Eine Zeit lang glaubte man, dass

die einzelnen Farben die nervösen Endapparate im Auge in verschiedener Weise erregten. Schliesslich gelang es dem bekannten Physiker Helmholtz die Farbeempfindung nach einer Theorie zu erklären, die schon einige Jahrzehnte vorher von Young aufgestellt worden war. Darnach existiren in unserem Auge drei verschiedene Arten nervöser Endapparate; jede Art entspricht einer der drei hauptsächlichsten Grundfarben. Erregen Lichtstrahlen Sehnerven der ersten Art, so entsteht die Empfindung von Roth, erregen sie Sehnerven der zweiten Art, so entsteht die Empfindung von Grün, erregen sie solche der dritten Art, so entsteht die Empfindung von Violett. Die anderen Farben kommen dadurch zu Stande, dass diese drei Arten nervöser Elemente bald mehr, bald weniger gereizt werden. Werden alle drei Arten gleichmässig stark erregt, d. h. mischen sich alle Farbeindrücke, so entsteht die Empfindung von Weiss. Diese Erklärung der Farbeempfindung passt sehr gut zu der Erklärung der Farbenblindheit. Je nachdem nämlich eine der drei Arten nervöser Endapparate nicht functionirt, unterscheidet man drei Arten von Farbenblindheit. Am häufigsten fehlen die Elemente für roth, so dass die betreffenden Augen nur noch grün und violett empfinden; man nennt das Rothblindheit oder Daltonismus. Sind dagegen die Empfindungen für grün ausgefallen (Grünblindheit), so können die Kranken nur Roth und Violett unterscheiden; bei der Violettblindheit schliesslich ist nur die Empfindung für Roth und Grün erhalten. In seltenen Fällen sind zwei dieser Arten nervöser Endapparate functionsfähig, dann besitzen die Kranken nur eine Farbeempfindung. Sind schliesslich alle drei Arten zerstört, so besteht völlige Blindheit.

Ueber den **Verkehr des Suez-Canals** im Jahre 1899 geben statistische Angaben der Suez-Canal-Company folgenden Aufschluss: Den Canal befuhren im Berichtjahre 3607 Schiffe mit 13 815 991 R.-T. Br. oder 9 895 630 N., gegen 3503 Schiffe mit 12 962 631 resp. 9 238 603 T. in 1898 und 2 986 Schiffe mit 11 123 403 resp. 7 899 373 T. in 1897. Ist der Verkehr somit in den letzten drei Jahren in ständig aufsteigender Bahn begriffen gewesen, so wird man dasselbe am Schlusse des laufenden Jahres wohl nicht behaupten können. Denn, wie bereits in No. 15 hingewiesen wurde, war das Resultat des ersten Quartals in 1900 sowohl nach Maassgabe der Anzahl passirter Schiffe, als mit Rücksicht auf die erzielten Einnahmen ungünstiger als in den Vorjahren. Der aus Anlass des südafrikanischen Krieges beschränkte Frachtenverkehr hat natürlich

die Verkehrsreduktion herbeigeführt. Und da auf gewaltsamem Wege eine Beendigung des Krieges, trotz der Prophezeiung von Lord Roberts, noch nicht abzusehen ist, werden sich die Aktionäre des grossen Canalunternehmens wohl auf einige Täuschungen gefasst machen müssen. Die Anzahl beförderter Passagiere durch den Canal betrug im Berichtsjahre 221 347, von denen 112 997 in Port Said und die übrigen in Suez an Bord kamen. Von den in der Gesamtzahl aufgezählten Personen waren 112 795 Civilisten, davon 24 179 Pilger und 108 552 Militärpersonen. Die Letzteren bestanden: aus 26 335 englischen, 17 613 russischen, 16 978 türkischen, 15 109 französischen, 12 812 spanischen, 10 269 amerikanischen (Admiral Dewey), 3533 deutschen, 2643 italienischen, 2397 holländischen, 655 japanesischen, 209 portugiesischen. Eine ganz beträchtliche Abnahme solcher Dampfer hat stattgefunden; die während der Nachtzeit mit Hilfe des electrischen Lichtes im Canal navigiren. 1897 war der Prozentsatz der Nachtfahrer noch 95, 1898 fiel er auf 94 und 1899 auf 90,8. In Folge dieses Umstandes hat sich eine Zunahme der Durchschnitts-Passagezeit im Berichtsjahre ergeben. 1897 passirten die Dampfer den Canal durchschnittlich in 17 Stunden 44 Minuten; 1898 in 18 Stunden 2 Minuten; 1899 in 18 Stunden 38 Minuten.

Die noch vor Kurzem gehegte Befürchtung, den am **siamesischen Verkehr** theilhabenden deutschen Rhedereien werde durch die Messageries Maritimes eine unangenehme **Concurrenz** gemacht werden, darf man nach dem weiteren Verlauf der Verhandlungen zwischen der **französischen Rhederei** und ihrer Regierung einerseits sowie zwischen ihr und der siamesischen zuständigen Behörde andererseits wohl fallen lassen. Bekanntlich hatte die Messageries Maritimes einen Inspector nach Bangkok mit der Directive gesandt, eingehende Erkundigungen darüber einzuziehen, ob ein regelmässiger Dampferdienst zwischen jener Stadt und Singapore der Rhederei voraussichtlich Nutzen zu bringen vermöge. Inzwischen fanden Verhandlungen mit der französischen Regierung über die ev. Höhe der staatlichen Unterstützung statt, wenn der Bericht des Inspectors ein positives Resultat enthalte. Die Regierung erklärte sich bereit für jede zurückgelegte League 20 Fres. zu zahlen, die Rhederei forderte das Doppelte und wandte sich, da sich Herr Millerand hierzu nicht bereit erklärte, an das siamesische Gouvernement in gleicher Angelegenheit. Die Antwort lautete rundweg abschlägig. Nach dieser zweifachen Absage scheint das Project aufgegeben zu sein.

Wir machen unsere Leser auf die kürzlich erschienenen und am 16. und 17. Februar abgehaltenen **Verhandlungen des siobenten Verbandstages Deutscher Seeschiffer-Vereine** aufmerksam. Der Inhalt der wie alljährlich in Broschürenform herausgegebenen stenographischen Aufzeichnungen hat einen zwiefachen Werth. Einmal, weil er die Anschauung der im Auftrage der Reichsregierungsressorts gesandten Vertreter enthält, andererseits weil die Ansicht der verschiedenen deutschen Seeschiffervereine bezw. ihrer Delegirten zu Gegenständen nautischer Natur, die im Laufe des verflossenen Jahres die ganze deutsche Seemannschaft beschäftigt haben, zum Ausdruck gebracht ist. Von den zahlreichen Punkten der Tagesordnung seien nur erwähnt: Seemannsordnung, Heimschaffungsgesetz. Beide Gegenstände sind in Zwischenräumen auch in der »Hansa« verschiedentlich besprochen worden. Einige der hier angeregten Wünsche fanden Berücksichtigung, die meisten allerdings nicht. Ganz besonders lässt sich das Letztere mit Bezug auf die Seemannsordnung sagen. Die vom Verbandsbeirat beantragten Abänderungen sind im Grossen und Ganzen rein redactioneller Natur; einschneidende Abänderungsvorschläge wurden überhaupt nicht gemacht. Der unbetheilte Leser könnte nun folgern: »Also sind die deutschen Schiffsführer und Schiffsofficiere (denn auch solche sind Mitglieder des Verbandes) mit dem Wortlaut des Entwurfes der Seemannsordnung zufrieden!« Ein solcher Schluss würde ein arger Trugschluss sein. Die etwa acht Tage später erfolgte Stellungnahme des Deutschen Nautischen Vereins zum Entwurf der Seemannsordnung, ebenso wie zum Heimschaffungsgesetz, nähert sich weit, weit mehr dem Urtheil unserer Schiffer und Stouorleute über jene Gegenstände, trotzdem diese Vereinigung allermindestens eben so viele Rheder als Seeleute zu Mitgliedern zählt, während die Delegirten zum Verbandstage Deutscher Seeschiffervereine ausschliesslich Inhaber deutscher Seeschifferpatente waren.

Das Cadettenschulschiff

«Herzogin Sophie Charlotte»

S. — Am 19. April ging das Cadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd »Herzogin Sophie Charlotte« von Bremerhaven aus in See. —

Diese vollzogene Thatsache bedeutet eine Epoche in der deutschen Schiffahrtsgeschichte. Eine Epoche deshalb, weil sie den ersten Versuch ankündigt,

leitende Personen deutscher Handelsschiffe in anderer als bisher üblicher Weise zu erziehen. Das Dienen von der Pike auf, ist der gebräuchliche Ausbildungsgang in unserer Handelsmarine. Personen, die es als ihre Lebensaufgabe betrachten, die sociale Stellung deutscher Schiffer und Steuerleute zu heben, befürworten die Beibehaltung des alten Systems. Sie gehen von der Annahme aus, ein tüchtiger Schiffer resp. Steuermann kann nur Der werden, der alle Phasen des Berufes gerade wie jeder Matrose durchgemacht hat. Ferner argumentiren sie: »Eine tüchtige practische Ausbildung ist für jeden Schiffsofficier nothwendig, weil ein Seemann, einerlei welche Stellung er bekleidet, ein Mann der Praxis ist und bleibt.« —

Das Letztere ist richtig, dieser Anschauung schliessen wir uns vollkommen an. Nur mag eine Frage gestattet sein. »Ist eine gründliche seemännische Ausbildung dadurch bedingt, dass ein junger für die höhere Seemanns-carrière bestimmter Mann im ersten, ja vielleicht auch noch im zweiten Seefahrtsjahr, seine Befähigung zum späteren Schiffsofficier durch Verrichtung von Dienstleistungen documentiren muss, die am Lande Laufburschen, Hausknechte und »Mädchen für Alles« versehen? Welche seemännischen Arbeiten verrichtet denn, besonders auf grossen Segelschiffen, ein unbefahrener Junge im ersten Jahr? Er fegt das Deck oder befreit es von den Excrementen der zum Niessbrauch an Bord befindlichen Thiere, sowie er überhaupt dem Wohlbefinden dieser organischen Wesen seine grösste Aufmerksamkeit zu widmen hat. — Und wenn es weit kommt, legt er Plattung oder leistet den Matrosen Handlangerdienste untergeordnetster Art. Zum Segelbergen kommt er nur bei gutem Wetter, denn gleich einem Damoklesschwert hängen über dem Haupte des wachhabenden Steuermanns, die Vorschriften des Seeunfall- und Invaliditätsgesetzes. Lieber geht der Steuermann selbst nach oben, als dass er einen unbefahrenen Jungen in exponirte Lage bringt. So war es früher und heute ist es nicht anders. —

Was hat nun also ein Junge, der Steuermann werden will, in seiner ersten Lehrzeit gelernt, um später — vier Jahre dauert doch die praktische Ausbildungszeit nur — in leitender Stellung fähige Dienste zu thun.?! —

Wer in der Segelschiffahrt alle Stellungen innegehabt hat, der weiss, dass die erste Zeit als junger zweiter Steuermann mit der Schiffsjungenzeit zu vergleichen ist, weil man in beiden ganz unbekannten Verhältnissen entgegenggeht. Seemännische Erfahrung hat der junge Steuermann weniger als die meisten unter ihm stehenden Matrosen; das Bischofen Nautik aus der Schule lässt sich erst nach praktischem Ueben verwerthen; er ist das Product seiner Erziehung, ein Matrose mit dem Steuermannspatent.

Alle Eigenschaften eines in verantwortlicher Stellung Befindlichen fehlen ihm, er muss sie erst erlernen, obgleich er doch schon Vorgesetzter ist. Für die Erfüllung der schwierigsten Aufgabe des Vorgesetzten, sich Respekt durch richtiges, angemessenes Benehmen bei der Mannschaft zu verschaffen, ist er vollständig unvorbereitet. Denn noch während seiner letzten Reise leistete er genau dieselben Dienste wie jeder andere Matrose, auf seine Ausbildung zum Steuermann war nicht die allermindeste Rücksicht genommen.

Dann kommt noch ein anderes Moment, ein ethisches, hinzu. Welchen Verkehr hat der junge Steuermann bis dahin gepflegt? (Wir meinen natürlich an Bord.) Hat man ihn wenigstens ausser Dienst zum späteren Vorgesetzten, zum Steuermann und Capitän, erzogen? — Nein, gewiss nicht. Körperlich und geistig hat er denselben Entwicklungs- und Ausbildungsgang durchgemacht, wie jeder seiner Schiffskameraden, die niemals mehr werden wollen, als ein tüchtiger Matrose. Man nenne einen Beruf am Lande, wo ähnliche Verhältnisse herrschen. Es giebt keinen. Denn die beliebte Parallele mit dem Handwerkerstande, wo ein Meister erst Lehrjunge und Geselle gewesen sein muss, ist hinfällig. Ein Handwerksmeister leistet Tüchtiges, wenn er gut gearbeitete Waare herstellt. Von einem tüchtigen Schiffsführer verlangt man heutzutage mehr als die Navigirung des Schiffes von einem Hafen zum andern. —

Mithin das Facit. —

Die lange Zeit gut bewährte Methode, unsere Seeleute zu Steuerleuten und Schiffsführern von der Pike an heranzubilden, hat sich überlebt. Gänzlich veränderte Verhältnisse in der Seeschiffahrt haben auch veränderte Anforderungen an die in leitender Stellung befindlichen Seeleute gestellt. Dem Norddeutschen Lloyd gebührt das grosse Verdienst, die längst von vielen einsichtigen Seeleuten als richtig erkannte Maassregel, nämlich die Indienststellung eines Ausbildungsinstitutes für Seeleute der höheren Carrière, praktisch durchgeführt zu haben. Für diesen Schritt sind ihm alle Schiffsführer und Steuerleute dankbar, denen thatsächlich etwas an der Hebung ihres Standes nach socialer Richtung hin gelegen ist.

Wir sprechen diese Behauptung aus, wohl wissend, dass es Personen giebt, die gleich uns die Schiffsofficiere auf ein höheres geistiges Niveau gestellt sehen möchten, aber die die Errichtung eines Institutes, welches diesen Wunsch zu erfüllen verspricht, deshalb verurtheilen, weil angeblich die Erziehungsanstalt ihren Eigenthümern ein Born fliessender Geldquellen sein soll. Versichert die Rhederei, sich durch das Schulschiff einen Stamm tüchtiger Schiffsofficiere heranziehen zu wollen, so entgegnet man: (ohne zu bedenken, dass englische

und französische Schiffsofficiere längst eine andere praktische Ausbildung wie englische und französische Matrosen genossen) »durch diese Einrichtung wollt ihr nur billige Arbeitskräfte züchten«

Solchen Argumentationen steht man vollständig machtlos gegenüber, denn sie lassen sich durch Gegenbeweise nicht entkräften. — — — — —

Ueber das Cadettenschulschiff, dessen Einrichtungen und Zweck, hat die »Hansa« in No. 4 dieses Jahres schon eine längere Abhandlung gebracht. Wir übergehen daher diesen Punkt und wenden uns kurz dem Unterrichtsplan, auf Grund officieller Quellen zu. Wir fühlen uns zur Wiedergabe dieses Abschnittes um so mehr veranlasst, als aus ihm nicht nur die Art der Erziehungsweise hervorgeht, der die jungen Leute an Bord der »Herzogin Sophie Charlotte« unterstellt werden, sondern weil die nachstehenden Angaben den vorhin gemachten über den Ausbildungsmodus nach altem System als Gegenüberstellung dienen sollen und dem vorurtheilsfreien Leser — nur an solche wenden wir uns — Gelegenheit geben, zu entscheiden, welcher der beiden Erziehungsmethoden der Vorzug gebührt. Besonders darauf hingewiesen mag werden, dass ein altes Postulat deutscher Schiffsofficiere Erfüllung findet. Gemeint sind die im Lehrplan gestellten Anforderungen mit Rücksicht auf die Kenntniss in unserer Muttersprache.

Die Cadetten erhalten nach den Jahrgängen — in der Stellung als Schiffsjungen, Leichtmatrosen, Vollmatrosen — getrennt Unterricht. Bei dem Plane ist von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Cadetten eine bessere Schulbildung mitbringen, die zumeist die für den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst erforderlichen Kenntnisse umfasst, jedenfalls der hierfür verlangten Bildung nahe kommt.

Es könnte nahe liegen, die Cadetten in den 3 Dienstjahren an Bord des Schulschiffes soweit vorzubereiten, dass sie nach Beendigung des vierten, an Bord der Dampfer verbrachten Jahres unmittelbar zur Ablegung der Seemannsprüfung befähigt wären. Da bei der Ausbildung der Cadetten aber auch die Erhaltung und Förderung allgemeiner Bildung beabsichtigt und für den theoretischen Unterricht nur eine beschränkte Zeit zu verwenden ist, so würde der weiter gehende Plan nur auf Kosten der Gründlichkeit oder der seemännischen Ausbildung zu erreichen sein. Abgesehen von schultechnischen Schwierigkeiten ist für die Beschränkung des Zieles auch der Gedanke maassgebend gewesen, dass die Cadetten nach dem unterrichtsfreien Dienstjahre an Bord der Dampfer jedenfalls eine gründliche Wiederholung nöthig haben werden, die sich in dem regelmässigen Unterrichtsgange der Schule leichter und besser erreichen lässt als in eigener nicht systematischer Arbeit.

Durch die Durchführung des Unterrichtsplanes wird aber erreicht werden, dass der Besuch der Seefahrtsschule zur Ablegung der Prüfung zum Seesteuermann von der sonst üblichen Zeit von acht Monaten auf die Zeit von 3—4 Monate verkürzt wird.

Die Hauptzeit der Ausbildung an Bord muss der praktischen Aneignung seemännischer Fertigkeiten dienen. Hierzu werden die Cadetten in der Weise in drei Abtheilungen (Wachen) eingeordnet, dass bei vollem Betriebe je ein Drittel der drei Jahr-

gänge den Wachen zugetheilt wird. Diese Wachen nehmen den eigentlichen Deckdienst wahr, haben 4 Stunden Dienst, dann 8 Stunden Unterbrechung, dann wieder Dienst u. s. f. Unabhängig von dieser Zeiteintheilung haben die Cadetten nach den Jahrgängen in einer Classe vereinigt entweder Vormittags von 8—11 Uhr oder Nachmittags von 12—3 Uhr theoretischen Unterricht; der Unterrichtszeit folgt dann stets eine Freistunde. Durch diese Einfügung der Unterrichtszeit verschiebt sich die Zeit des Wachgehens täglich so, dass die einzelnen Abtheilungen ihre Wache nicht stets zu derselben Tageszeit zu besetzen haben.

Da die seemännische Ausbildung dem theoretischen Unterricht vorzugehen hat, ist bei besonderen grösseren seemännischen Arbeiten eine Unterbrechung des Unterrichtes auf kürzere Zeit vorgesehen.

Der Inhalt des theoretischen Unterrichtes ergibt sich aus folgender gedrängter Uebersicht.

I. Erster Jahrgang.

Deutsch: Einfache Aufsätze seemännischen Inhaltes, Briefe, geschäftliche Mittheilungen, Lectüre.

Englisch: Grammatik I, leichte schriftliche Arbeiten, einfache Lectüre.

Französisch (Facultativ): Grammatik, leichte schriftliche Arbeiten, einfache Lectüre.

Geschichte: Vaterländische Geschichte.

Geographie: Länderkunde I unter Berücksichtigung der Seestaaten.

Niedere Mathematik.

Arithmetik: Potenzen, Wurzeln, Logarithmen. Uebung in logarithmischer Auswertung. Gleichungen mit einer Unbekannten. Einfaches kaufmännisches Rechnen.

Geometrie: Lehre von der Congruenz und Ähnlichkeit der Dreiecke. Kreislehre, Constructionsaufgaben zur Handhabung von Cirkel, Lineal und Transporteur.

Geographische Seemannskunst: Einfache Vorkenntnisse. Kenntniss der Seekarte, Absetzen.

Seemannschaft: 1. Abtheilung. Signalebuch, Signalisiren, Rettungsmaassregeln bei Strandung und anderen Seeunfällen.

II. Zweiter Jahrgang.

Deutsch: Aufsätze technischen und kaufmännischen Inhaltes grössere Berichte. Lectüre.

Englisch: Grammatik II, grössere schriftliche Arbeiten, schwierigere Lectüre, Anfänge der Conversation.

Französisch (Facultativ): Wie unter Englisch.

Geschichte: Geschichte der Seestaaten, besonders Deutschlands und Englands.

Geographie: Handelsgeographie in grossen Umrissen.

Mathematik: Repetition des Unterrichtsstoffes I. Ebene rechtwinklige und schiefwinklige Trigonometrie.

Räumliche Geometrie: Anfangsgründe.

Geographische Seemannskunst: Ortsbestimmung durch Curs und Distanz, Koppelcurs, Gebrauch der Seekarte, Abstandsbestimmungen, Logge, Lot. Benutzung des Sextanten. Kenntniss der Sternbilder.

Seemannschaft: 2. Abtheilung. Strassenrecht. Führung des Tagebuches. Unfall-Versicherungsvorschriften. Gefahren der Ladung.

III. Dritter Jahrgang.

Deutsch: Volle Beherrschung der Sprache in allen schriftlichen Arbeiten.

Englisch: Schwierigere Lectüre. Abfassung von einfachen Briefen und Berichten. Conversation.

Französisch (Facultativ): Wie unter Englisch.

Geschichte: Geschichte der Seestaaten. Ausgewählte Lectüre von Mahan usw.

Geographie: Specielle Handelsgeographie unter Berücksichtigung Deutscher Handelsinteressen.

Mathematik: Repetition des Unterrichtsstoffes II. Sphärische rechtwinklige Trigonometrie.

Astronomische Steuermannskunst: Vorkenntnisse, Mittagsbreite durch Sonne und Fixstern, Berechnung der Höhe, Standlinien, Methode Marq. St. Hilaire, Längenbestimmung durch Chronometer, Berechnung der Amplitude und des Höhenazimuthes unter Benutzung der Azimuth-Tafeln, Compensation der Compasse, Kenntniss der Coefficienten.

Einfache Anschauung der Luft- und Meeresströmungen, Barometer, Thermometer.

Seemannschaft: 3. Abtheilung unter besonderer Berücksichtigung der Dampfer-Navigation, Vorsichtsmaassregeln und Verhalten bei Schiffsunfällen: Feuer an Bord, Uebergeben der Ladung, Zusammenstoss usw.

Die Abfahrtsfeier des Schulschiffes verlief in würdiger und harmonischer Weise. Der Protector des Fahrzeugs, der Erbgrossherzog von Oldenburg, selbst ein praktischer Seemann, richtete nach eingehender Inspection des Schiffes einige ermahnende, markige Worte an die 45 auf dem Poopdeck aufgestellten jungen Leute, kräftige, frische Jungen, denen eine Lebenslust aus den Augen blitzte, die erfrischend wirkte. Darauf ging »Herzogin Sophie Marie« Anker auf, der Schlepper setzte an und der Erbgrossherzog verliess das Schiff. Mitglieder des Aufsichtsrathes und der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd, sowie mehrere zur Theilnahme an der Abfahrt geladene Herren, darunter die Lehrer der Bremer Seefahrtsschule, im Ganzen ca. 15 Personen, folgten dem erlauchten Gast an Bord eines Passagierdampfers, der längsseit des Schulschiffes lag. Die Leinen wurden gelöst und langsam setzten sich die Fahrzeuge in Bewegung. Von der »Herzogin Sophie Charlotte« erscholl noch ein aus jugendlichen Kehlen kommendes kräftiges Hurrah auf den Protector des Schiffes und damit war der officiële Theil der Abfahrtsfeier beendet.

Der hinterlassene Eindruck, den das Schiff, seine Einrichtungen, die 45 jungen hoffnungsvollen Leute, sowie nicht minder die zufrieden dreinschauenden Mitglieder der Mannschaft, auf den unparteiischen Schreiber dieser Zeilen gemacht haben, war der denkbar günstigste. Man verliess das Schulschiff mit dem Bewusstsein das Unternehmen wird den gehegten Erwartungen entsprechen. Jede Voraussetzung, welche die Erfüllung eines solchen Wunsches bedingt, ist im weitesten Sinne des Wortes vorhanden. Ein erstklassiges Schiff und eine sorgfältig ausgewählte Besatzung, dabei Hoffnung und Zufriedenheit auf der einen und voraussichtlicher Muth auf der anderen Seite. Möge mit der Indienststellung dieses Schiffes die dankenswerthe durch den Lloyd gegebene Initiative, nicht nur den Erfolg haben, der ihr gebührt, sondern auch im Sinne eines nachahmenswerthen Beispiels auf andere deutsche Rhedereien wirken. Das ist unser Wunsch, mit dem wir das abgefahrene Schulschiff begleiten. —

Dass auch der inofficiële Theil der Abfahrtsfeier keine Trübung erfuhr, sondern vielmehr die Erinnerung an einige nach jeder Richtung genussreiche Stunden hinterlassen hat, mag nicht unerwähnt bleiben.

Gleiche Sonnenhöhen.

Von Dr. Ernst Wendt, Navigationslehrer.

(Schluss.)

§ 2.

Es soll nun noch ein zweites Verfahren auseinandergesetzt werden, das, streng genommen, nicht den Namen »Gleiche Sonnenhöhen« beanspruchen kann, aber grosse Aehnlichkeit mit der Methode der gleichen Sonnenhöhen hat. Anstatt nämlich gleiche Höhen zu beobachten und zu fragen, welche Verbesserung für Versegelung und Aenderung der Abweichung an die Mittelzeit anzubringen ist, stellt man folgende Frage: Welche Höhe h' muss am Nachmittage genommen werden, damit die aus der zu ihr gehörigen Uhrzeit u' , und der Uhrzeit u , gebildete Mittelzeit $\frac{u_1 + u_2}{2}$ direct die Uhrzeit im Ortsmittage liefert.

Zunächst soll die Frage für den Fall beantwortet werden, dass keine Versegelung in der Zwischenzeit stattgefunden hat. Da die Ortszeit stets annähernd bekannt ist, so kann man, nachdem man vormittags zur Uhrzeit u , die Höhe h beobachtet hat, mit Hilfe des doppelten östlichen Stundenwinkels t , die Aenderung der Abweichung in der Zwischenzeit bestimmen, denn der westliche Stundenwinkel zur Zeit u , soll ja genau gleich dem östlichen Stundenwinkel zur Zeit u' sein. Einer Aenderung $\triangle \delta$ entspricht nach bekannten Formeln eine Aenderung

$$(3) \quad \triangle h = \triangle \delta \cdot \cos q$$

in der Höhe, wo q den parallactischen Winkel bezeichnet. Den letzteren entnimmt man entweder einer Azimuthtabelle, indem man mit t , als Stundenwinkel, δ_0 als Breite, q_0 als Abweichung in die Tafel eingeht, oder berechnet ihn aus der Formel

$$\sin q = \sin t \cdot \cos \varphi_0 \cdot \sec h.$$

Man hat danach am Nachmittage die Höhe

$$h' = h \pm \triangle \delta \cos q$$

zu beobachten, wo das Pluszeichen gilt, falls sich die Sonne dem erhöhten Pole nähert, das Minuszeichen, falls sich die Sonne von ihm entfernt. An dem Ausdruck von $\triangle h$ sieht man übrigens, dass eine genäherte Kenntniss von q genügt.

Hat eine östliche oder westliche Versegelung in der Zwischenzeit stattgefunden, so wird an dem Vorstehenden nichts geändert. Ist aber eine Breitenänderung erfolgt, so ist diese noch zu berücksichtigen. In der Figur bedente jetzt S , den den Schiffsort zur Zeit u' . Dann ist der östliche Stundenwinkel in S_1 oder T_1 zur Zeit u , gleich dem westlichen in S_2 oder T_2 , und man kann daher das östliche Azimuth in T_1 gleich dem westlichen in T_2 annehmen. Man berechne es mit Hilfe einer Azimuthtabelle mit den Argumenten t_1 , φ_0 , δ_0 . Bezeichnet man dasselbe mit a , so unterscheiden sich die Höhen, welche die Sonne in S_1 und T_1 zur Zeit u , hat, um denselben Betrag wie die Höhen, welche die Sonne in S_2 und T_2 zur Zeit u , hat, und zwar um den halben Betrag von

$$(4) \quad \triangle h = \triangle \varphi \cdot \cos a.$$

Da T_1 und T_2 auf demselben Breitenparallel liegen und $\frac{u_1 + u_2}{2}$ die Uhrzeit in S_0 im Mittage sein soll, so müssen sich die Höhen, welche die Sonne in T_1 und T_2 zu den bezüglichen

Uhrzeiten hat, nach obigen Erörterungen um \triangle^*h unterscheiden. Daraus folgt:

$$\triangle h = h' - h = \pm \triangle^*h \pm \triangle^*h;$$

um diesen Betrag ist die Höhe h zu vergrössern. Hierbei ist \triangle^*h mit positivem Zeichen zu nehmen, wenn man der Sonne entgegengesegelt ist, \triangle^*h mit positivem Zeichen, falls sich die Sonne dem erhöhten Pole nähert; andernfalls gelten die negativen Zeichen. Zu bemerken ist noch, dass \triangle^*q mit Hilfe des Stundenwinkels t , stets im Voraus bestimmbar ist. Die Berichtigungen \triangle^*h und \triangle^*h entnimmt man einer Gradtafel.

§ 3.

Der letztere Weg ist in der Rechnung noch bequemer als der erstere. Beide geniessen aber sonst dieselben Vorzüge und dieselben Nachteile. Unbequem ist das Aufpassen am Nachmittage, und ärgerlich ist es, wenn sich dann gerade zu der Zeit, wo die Höhe genommen werden muss, die Sonne hinter Wolken versteckt. Sonst sind aber nur Vortheile zu erwähnen: einfache Rechnung und eine Genauigkeit, die mit Hilfe der Methode der Chronometerlänge nur dadurch erreicht werden kann, dass Vor- und Nachmittags Höhen genommen werden. Zu bemerken ist, dass Fehler im gutgemachten Breitenunterschied bei Anwendung der Chronometerlänge natürlich dieselbe Wirkung auf das Resultat ausüben, wie bei Benutzung der hier entwickelten Methoden. Eine ausserordentlich scharfe Controlle kann dadurch erreicht werden, dass nicht bloss ein Paar, sondern mehrere Paare von Höhe beobachtet werden.

Es ist nun noch die Variation auseinander zu setzen, welche das Verfahren erleidet, wenn Curs und Fahrt in der Zwischenzeit öfter geändert wurden. Es giebt dann der Ausdruck $\frac{u_1 + u_2}{2} + \triangle t$ nicht die Uhrzeit im Ortsmittage des Schiffes, sondern die im Mittage des Halbirungspunktes M der Versiegelung an, und man findet zunächst die Länge dieses Punktes M . Ist nun λ_v der am Vormittage von der Uhrzeit

u_1 gutgemachte Längenunterschied, λ_n der am Nachmittage bis zur Uhrzeit u_2 an gutgemachte Längenunterschied, so ist an die Länge von M der halbe Unterschied von λ_n und λ_v anzubringen, um die Länge des Ortes, die das Schiff in seinem Mittage hatte, zu erhalten.

Zum Schluss finde noch folgende Bemerkung Platz. Starke Bewegung des Schiffes oder wechselnde Bewölkung kann die Beobachtung einer vorgeschriebenen Höhe unmöglich machen. Dann kann man sich häufig in der Weise helfen, dass man annähernd ebenso grosse Höhen beobachtet und die Zeit, die zu der vorgeschriebenen Höhe gehört, aus den Beobachtungen berechnet, indem man Zeitänderung proportional mit der Höhenänderung annimmt.

Die folgenden Beobachtungen sind von mir persönlich gemacht worden.

a) Beispiele zum ersten Verfahren.

1) 1898. Jan. 5. Ort im Mittage $18^\circ 5' S$ und etwa $32^\circ W$ Länge. Gesegelt wurde $\frac{1}{2} S \frac{1}{2} O$ mit 9 Kn. Standber. des Chron. = $-2^m 18^s$

$\odot 45^\circ 52' 20''$ Vm. Chron. $11^h 9^m 27^s$ Nm. Chron. $5^h 22^m 48^s$.
— Zwischenzeit $7^h 14^m$, daher Versiegelung $S 1 \frac{1}{2} O 55^m$.

$$\triangle q = 52,6 \quad \triangle \delta = 1,8.$$

Für $\frac{u_2 - u_1}{2} = 3^h 7^m$; $q_0 = 18^\circ S$; $\delta_0 = 22^\circ S$ ergibt sich aus der Azimuthtabelle $a = 77^\circ$ und $q = 86^\circ$, folglich aus unserer Tafel $\triangle^*t = -33^s$ und $\triangle^*t = 0$.

$$\frac{u_1 + u_2}{2} = 2^h 16^m 7,5^s$$

$$\text{Standber.} = -2^m 18^s$$

$$2 \quad 13 \quad 49,5$$

$$\triangle t = -33$$

$$M. Gr. Zt. = 2 \quad 13 \quad 16,5 \text{ im Mittage}$$

$$- \text{Zeitgl.} = -5^m 47,3$$

$$W. Gr. Zt. = 2^h 7^m 29^s$$

$$\text{Länge im Mittage} = 31^\circ 52' W.$$

2) 1898. Jan. 6. Ort im Mittage etwa $22^\circ S 31^\circ W$. Gesegelt wurde $\frac{1}{2} S \frac{1}{2} O$ mit 10 Kn. Standber. des Chron. = $-2^m 18^s$.

\odot	Vm.
$85^\circ 45' 0''$	Chron. $1^h 54^m 6^s$
$86^\circ 23' 40''$	56 54
$86^\circ 46' 20''$	58 33

$$\text{Zwischenzeit} = 0^h 30^m = 0,5^h$$

$$\text{Versiegelung } S \frac{1}{2} O 55^m; \triangle q = 4,9; \triangle \delta 0$$

$$\frac{u_2 - u_1}{2} = 0^h 15^m; a = 80^\circ$$

$$\triangle^*t = -2^s; \triangle^*t = 0.$$

Nm.	$\frac{u_1 + u_2}{2}$
Chron. $2^h 28^m 36^s$	Chron. $2^h 11^m 21^s$
25 46	2 11 20
24 1	2 11 17

$$\text{Mittel: } 2 \quad 11 \quad 19$$

$$\text{Standber.} = -2 \quad 18$$

$$= 2 \quad 9 \quad 1$$

$$\triangle t = -2$$

$$M. Gr. Zt. = 2 \quad 8 \quad 59 \text{ im Ortsmittage}$$

$$-6 \quad 11$$

$$W. Gr. Zt. = 2 \quad 2 \quad 45$$

$$\text{Länge im Mittage} = 30^\circ 41' W.$$

3) 1898. Jan. 11. Ort im Mittage etwa $31^\circ S 30^\circ W$. Versiegelung sehr gering. Standb. d. Chron. = $-2^m 20^s$.

\odot	Vm.	Nm.
$\odot = \left. \begin{array}{l} 62^\circ 30' 20'' \\ 62^\circ 30' 20'' \end{array} \right\}$	Chron. $0^h 13^m 11^s$	Chron. $4^h 9^m 9^s$
	0 15 47	4 6 36

$$\text{Zwischenzeit} = 3^h 53^m 3,9^s; \triangle \delta = 1,6$$

$$\frac{u_2 - u_1}{2} = 1^h 57^m; \delta_0 = 22^\circ S; a = 78^\circ; q = 66^\circ$$

$$\triangle^*t = 0; \triangle^*t = -4^s 2^s$$

$\frac{u_1 + u_2}{2}$
Chron. $2^h 11^m 10^s$
2 11 11,5

$$\text{Mittel: } 2 \quad 11 \quad 11$$

$$\text{Standbr.} = -2 \quad 20$$

$$= 2 \quad 8 \quad 51$$

$$\triangle t = +2$$

$$M. Gr. Zt. = 2 \quad 8 \quad 53$$

$$- \text{Zeitgl.} = -8 \quad 17$$

$$W. Gr. Zt. = 2 \quad 0 \quad 36$$

$$\text{Länge im Mittage} = 30^\circ 9' W.$$

b) Beispiele zum zweiten Verfahren.

- 1) 1898. Februar 3. Ort im Mittage etwa $45^{\circ}\text{S } 54^{\circ}\text{O}$.
Standber. des Chron. = $-2^{\text{m}} 26^{\text{s}}$. Vormittags wurden
um etwa 9h 8m w. O. Zt. folgende Höhen beobachtet

Chron. 5h 48m 39s	\odot	$43^{\circ} 43' 30''$
49 57		56 10
50 38		44 3 0

Mittel: 5 49 45

Bis zum Mittag wurden 30^{min} versgelt und nach Mittag
Cura und Fahrt beibehalten, also $\triangle q' = 0$ $\triangle h = 0$. Für
 $t_1 = 2^{\text{h}} 52^{\text{m}}$; $\varphi = 45^{\circ}\text{S}$; $\delta = 16^{\circ}\text{S}$ findet man $a = 66^{\circ}$;
 $q = 42^{\circ} 21'$; $\delta = 5,7^{\text{h}}$; $\triangle \delta = 4,3$; aus der Gradtafel
 $\triangle h = 3,2 = -3' 10''$. Das Instrument wurde nun hinter-
einander eingestellt auf $43^{\circ} 59' 50''$; $43^{\circ} 53' 0''$; $43^{\circ} 40' 20''$,
und hierzu wurden die Uhrzeiten beobachtet:

Chron.:	11h 27m 37s
	28 21
	29 35

Mittel: $u'_1 = 23 28 31$
 $u_1 = 17 49 45$

$\frac{u_1 + u'_1}{2} = 20 39 8$

Standber. = $-2 26$

M. Gr. Zt. = 20 36 42 im Ortsmittage
— Zeitgl. = $-14^{\text{m}} 4$

W. Gr. Zt. = 20 22 38

Länge im Mittage = $54^{\circ} 21'$ Ost.

- 2) 1898. Febr. 19. Ort im Mittage etwa $39\frac{1}{2}^{\circ}\text{S } 130^{\circ}\text{O}$.
Standber. des Chron. = $-2^{\text{m}} 31^{\text{s}}$. Vormittags wurden
gegen 8h 37m w. O. Zt. folgende Höhen genommen:

Chron. 12h 12m 8s	\odot	$36^{\circ} 26' 10''$
13 33		42 10
14 39		55 0

Mittel: 12h 13m 27s

$\delta \triangle = 11^{\circ}\text{S}$; $a = 72^{\circ}$; $q = 47^{\circ}$. In der Zwischenzeit
 $2t_1 = 6,8^{\text{h}}$ wurden versgelt $\frac{1}{2}^{\text{h}} \text{ N } 3\frac{1}{2}^{\circ}$, O 62° , also
 $\triangle q' = 47,9$; $\triangle \delta = 6'$. Aus der Gradtafel: $\triangle h = +14,7$;
 $\triangle h = -4,1$; $\triangle h = +10,6$. Am Nachmittage wurden
dementsprechend die Höhen beobachtet $37^{\circ} 5' 40''$; $36^{\circ} 52' 50''$;
 $36^{\circ} 36' 50''$. Die zugehörigen Uhrzeiten lauteten:

Chron.:	6h 56m 33s
	57 37
	59 8

Mittel: 18h 57m 46s

$u_1 = 12 13 27$

$\frac{u_1 + u'_1}{2} = 15 35 37$

Standber. = $-2 31$

M. Gr. Z. = 15 33 6 im Ortsmittage
— Zeitgl. = $-14 2$

W. Gr. Zt. = 15 19 4

Länge im Mittage = $130^{\circ} 14'$ Ost.

Spruch des Reichsversicherungsamtes in einer Unfallversicherungssache wider die See-Berufgenossenschaft.

In der Unfallversicherungssache der Wittve des Maschinisten
Reinhold Witowski in Kiel, Klägerin und Recursklägerin wider
die Seeberufgenossenschaft, Beklagte und Recursbeklagte, hat
das Reichsversicherungsamt am 12. Januar 1900 nach münd-
licher Verhandlung für Recht erkannt, dass der Recurs gegen
das Urtheil des Schiedsgerichts für die Section IV der See-
Berufgenossenschaft (vom 17. Mai 1899) aus folgenden Gründen
zurückgenommen wird.

Gegen das vorbezeichnete Urtheil, auf dessen Inhalt ver-
wiesen wird, hat die Klägerin rechtzeitig Recurs eingelegt mit
dem Antrage, die ihr zugesprochene Rente zu erhöhen. Sie
führt aus, dass zur Leitung der Maschine des im December
1898 untergegangenen Dampfschiffes »Adele« nach dem Umfang
und der Art seiner Fahrten ein Maschinist mit einem Be-
fähigungszeugniss II. Classe erforderlich gewesen sei, und zwar
um so mehr, als sich auf dem Schiffe nur ein geprüfter
Maschinist befunden habe.

Diesen Ausführungen ist die Beklagte mit der Bitte um
Zurückweisung des Recurses entgegengetreten.

Das Reichsversicherungsamt hat noch die vom Seeamt in
Flensburg über den Untergang des Schiffes »Adele« ge-
pflogenen Verhandlungen beigezogen und die Firma Sartori &
Berger in Kiel um eine Auskunft darüber ersucht, welche
Fahrten das Schiff »Adele« in dem letzten Jahre vor seinem
Untergange zurückgelegt hat, und bei welchen dieser Fahrten
ausser der Besatzung, etwaigen sonstigen Seeleuten und als
hülfsbedürftig mitgenommenen Personen, mehr als 10 Personen
befördert worden sind. Die genannte Firma hat die Auskunft
unter dem 13. November 1899 ertheilt. Auf den Inhalt dieses
Schriftstücks — die Parteien haben davon Abschrift erhalten
— wird verwiesen.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Als Jahresarbeitsverdienst im Sinne des See-Unfallver-
sicherungsgesetzes gilt gemäss § 6 a. a. O. das Neunfache des
jenerigen vom Reichskanzler festzusetzenden Durchschnitts-
betrages, welcher bei der Anmusterung oder Anwerbung
durchschnittlich für den Monat an Lohn (Beuer) oder Gehalt
gewährt wird, unter Hinzurechnung von zwei Fünfteln des für
Vollmatrosen geltenden Durchschnittssatzes als Geldwerth der
auf Seefahrzeugen gewährten Beköstigung — diese zwei Fünftel
bleiben bei der Berechnung von Hinterbliebenenrenten ausser
Ansatz.

Der Durchschnittsbetrag der Monatsbeuer, der hiernach
für die Bemessung des Jahresarbeitsverdienstes der zur Be-
satzung deutscher Seefahrzeuge gehörenden Personen als
Grundlage dienen soll, ist für die ganze deutsche Küste ein-
heitlich festgesetzt worden, und zwar in Stellen, für welche ein
Maschinist mit Patent II. Classe erforderlich ist, auf 160 M.

Es kommt also bei Beurtheilung der im gegenwärtigen
Verfahren streitigen Frage, welche Monatsbeuer bei Berechnung
der der Klägerin gebührenden Rente in Ansatz zu bringen ist
(160 oder 100 M.) nicht darauf an, ob ihr Ehemann ein Be-
fähigungszeugniss (Patent) II. oder III. Classe besass, noch auch
darauf, welche Monatsbeuer er zuletzt thatsächlich bezog. Ent-
scheidend ist vielmehr allein, ob er auf dem untergegangenen
Schiff eine Stelle inne hatte, für die ein Maschinist mit einem
Befähigungszeugniss II. oder III. Classe erforderlich war.

Ueber den Befähigungsnachweis der Maschinisten auf See-
dampfschiffen der deutschen Handelsflotte hat der Bundesrath
auf Grund des § 31 der Gewerbeordnung für das Deutsche
Reich u. A. die Vorschrift erlassen, dass ein Befähigungs-
zeugniss III. Classe berechtigt zur Leitung der Maschinen:

a. von Seedampfschiffen, wenn sie nicht zur Beförderung
von Reisenden dienen, auf Fahrten in der Ostsee, in der
Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und im Englischen
Canal,

b. von Seedampfschiffen, wenn sie zur Beförderung von
Reisenden dienen, innerhalb der Festlands- und Inselküste von
Antwerpen bis Windau, jedoch ausschliesslich der Küsten-
strecke nördlich vom Agger-Canal und von Frederikshavn, sowie

der Umfahrt um Skagen, der Küste der im Kattegatt und südlicher gelegenen dänischen Inseln einschliesslich der Insel Bornholm, und der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar, einschliesslich der Insel Oeland.

Im Sinne dieser Vorschrift dient ein Seedampfschiff zur Beförderung von Reisenden, wenn es ausser seiner Besatzung mehr als 10 Personen an Bord hat. In diese Zahl werden Seeleute und andere Personen, welche als hilfsbedürftig mitgenommen werden, nicht eingerechnet.

Ueber die Beantwortung der Frage, ob es zur Leitung der Maschine des D. »Adele« eines Maschinisten II. oder III. Classe bedurfte, haben die gepflogenen Verhandlungen ergeben, dass das Schiff jedenfalls nach der letzten Anmusterung des Witowski grundsätzlich nur zu Fahrten verwendet wurde innerhalb deren Grenzen es genügt, wenn der leitende Maschinist inhaber eines Patentes III. Classe ist.

Nur einmal hat das Schiff eine Umfahrt um Skagen gemacht. Dass diese Fahrt zur Beförderung von Reisenden gedient — dann hätte das Schiff eines Maschinisten II. Classe bedurft — und nach der letzten Anmusterung des Witowski stattgefunden hat, steht nicht fest und kann unerörtert bleiben. Denn sollte Beides der Fall sein, so würde doch, wie das Schiedsgericht zutreffend ausführt, eine so vereinzelte Ausnahme an der eigentlichen Bestimmung des Schiffes Nichts zu ändern vermögen.

Belanglos ist es auch, dass — wie das Seeamt zu Flensburg in dem Spruche vom 20. Juni 1899 festgestellt hat — während der Fahrt, auf welcher das Schiff unterging, ausser dem leitenden Maschinisten noch ein zweiter geprüfter Maschinist und zwar mindestens ein solcher IV. Classe hätte an Bord gewesen sein müssen. Die hier allein zu entscheidende Frage, welche Bestimmung das Schiff gehabt hat, wird dadurch jedenfalls nicht berührt.

Der Antrag der Klägerin, bei Berechnung der ihr gebührenden Rente eine höhere Monatsheuer als diejenige eines Maschinisten in einer Stelle, für welche ein Maschinist mit Patent III. Classe erforderlich ist (100 \mathcal{M}), in Ansatz zu bringen, ist daher mit Recht zurückgewiesen worden.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 21. April fand der Stapellauf des neuen Linienschiffes A auf der Schichau-Werft, Danzig, statt. Zur Feier waren ausser den Marine- und Militärbehörden Vertreter des Reichsmarineamts und der städtischen Behörden erschienen. Der Staatssecretär des Reichsmarineamts, Tirpitz, bestieg die vor dem Bug des Schiffes errichtete Taufkanzel und hielt eine kurze Taufrede, worauf die Prinzessin Friedrich Leopold auf Befehl des Kaisers das Schiff »Kaiser Barbarossa« taufte. Der Stapellauf vollzog sich glatt und ruhig. Mit demselben ist das fünfte Schlachtschiff der Kaiser-Classen zu Wasser gekommen. Von diesen fünf Schiffen ist »Kaiser Friedrich III.« schon längere Zeit Flaggschiff der zweiten Division des ersten Geschwaders »Kaiser Wilhelm II.«, der Flottenflaggschiff sein wird, hat schon einige erfolgreiche Fahrten gemacht, hat aber noch nicht die Probefahrten, nach denen er zum ersten Geschwader treten wird, beendet. Beide Schiffe sind auf der Staatswerft in Wilhelmshaven gebaut und am 1. Juli 1896 und 14. September 1897 abgelassen. Als drittes Schiff lief »Kaiser Wilhelm der Grosse« am 1. Juni 1899 von der Germania-Werft zu Kiel ab, während bei Blohm & Voss in Hamburg das Linienschiff »Kaiser Karl der Grosse« am 18. October 1899 die Helling verliess. Beide Schiffe sind im Ausbau. Bei einheitlichem Bauplan stellt diese Division von Linienschiffen nebst dem Flottenflaggschiff mit ihrer starken Artillerie, ihrem guten Panzerschutz und ihrer Geschwindigkeit von 18 Knoten einen schönen Zuwachs unserer Wehrkraft zur See dar. Der

nächste im Bau befindliche Typ unserer Linienschiffe wird in Grösse ungefähr der Kaiser-Classen gleich sein, an Geschwindigkeit dieselbe aber um einen Knoten übertreffen. Drei dieser Schiffe sind bereits auf Privatwerften im Bau, das vierte wird in Wilhelmshaven noch in diesem Sommer oder Herbst abgelassen.

Stapellauf. Auf der Werft des Bremer »Vulkan« in Vegesack ist am 21. April der für Rechnung der deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« neuerbaute Dampfer »Dortmund« glücklich vom Stapel gelaufen. Das 1600 T. grosse Schiff wird in die Linie Köln-Petersburg eingestellt werden.

Stapellauf. Auf der Werft des Herrn J. C. Prüss, Anklam, lief am 21. April ein neuerbauter Schooner — Baunummer 106 — glücklich vom Stapel. Derselbe erhielt die Namen »Hinrich Wilhelm«, und ist für Rechnung des Herrn Capt. Böge aus Hamburg erbaut und wird auch in Hamburg beheimathet sein. Der Rauminhalt des Schiffes beträgt 46,60 N.-R.-T., der dem Schiffe die Fähigkeit giebt in beladenem Zustande 22 500—24 000 Ctr. zu tragen. Auf dem freigeordneten Helgen wird sofort der Kiel zu einem neuen Schooner von denselben Dimensionen gestreckt werden. Ausser diesem befindet sich noch ein Schooner in Auftrag. Beide werden noch in diesem Herbst zur Ablieferung gelangen.

Probefahrt. Seine Probefahrt machte am 23. April der auf J. C. Tecklenborg's Werft für die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« neuerbaute Schleppdampfer »Argentina«. Eine neue Einrichtung ist, dass der Dampfer mit einer Warpmaschine ausgerüstet ist, mittelst welcher das sonst oft mit grosser Mühe verbundene Einholen der Schlepptrasse bewerkstelligt werden soll. — Bei der Probefahrt hat der Dampfer 11 $\frac{1}{2}$ Knoten gelaufen und die Maschine 380 Pferdekraften indicirt.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Am Montag, den 7. Mai wird in der Hamburger Navigationsschule mit einer Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte begonnen. Diejenigen, die sich zu dieser Prüfung stellen wollen, haben sich bis zum 3. Mai bei dem Director der Navigationsschule zu melden. Sämmtliche Prüflinge haben einen Nachweis über ihr Militärverhältniss sowie die übrigen gesetzlich vorgeschriebenen Papiere beizubringen.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—16. April 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 642 Schiffe, dar. 286 Dampfer (incl. Schlepper) und 346 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 541 deutsche, 60 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 27 holländische, 8 englische, 4 russische und 2 belgische Schiffe.

Dem Bericht des Vorstandes der Geestemünder Herings- und Hochseefischerei A.-G. für 1899 entnehmen wir: »Die in den ersten 4 $\frac{1}{2}$ Monaten des Jahres betriebene Schleppnetz-fischerei ergab 9707,01 Ctr. frische Fische im Werthe von 93854,33 \mathcal{M} . Hierzu kommen die noch im December nach Wiedereröffnung des Frischfischfanges erzielten 322,89 Ctr. Fische im Werthe von 6980,58 \mathcal{M} , so dass sich das Gesamt-

ergebniss dieser Fischerei in 46 Reisen auf 10 029,90 Ctr. im Werthe von 100 834,91 \mathcal{M} stellt. Dasselbe darf im Ganzen als befriedigend zu bezeichnen sein; Netzverluste waren nicht zu beklagen. Im Laufe des Mai wurden die vorhandenen vier Dampfer wieder für die Heringsfischerei hergerichtet. Wenn wir nun gehofft hatten, zu derselben die bereits im Jahre 1898 bestellten fünf Dampfer rechtzeitig, dem Bauvertrage gemäss, zur Verfügung zu haben, so mussten wir uns darin leider getäuscht sehen. Die Dampfer wurden mit mehrwöchiger Verspätung geliefert. Diese Verzögerungen waren uns, da wir die beste Fangzeit nicht voll ausnutzen konnten, besonders nachtheilig. Trotzdem gelang es unsern neun Dampfern, in 41 Reisen noch 11 561 handelsüblich gepackte Tonnen Heringe im Werthe von 468 909,55 \mathcal{M} heimzubringen. Bekanntlich waren in diesem Sommer die Fänge durchweg nur klein, doch der quantitative Ausfall durch wesentlich höhere Preise ausgeglichen. Der von uns erzielte Durchschnittspreis beziffert sich auf 40,55 \mathcal{M} die Tonne gegen 22,96 \mathcal{M} im Jahre 1898. Von der Reichsregierung wurde uns auf entsprechenden Antrag in dankenswerther Weise zur Bildung eines Netzreservefonds die Summe von 25 000 \mathcal{M} (je 5000 \mathcal{M} für unsere ersten fünf Dampfer) bewilligt, von welcher wir zur Deckung letzjähriger Verluste an Heringsnetzen bereits 8840 \mathcal{M} entnehmen durften. Der sich ergebende Reingewinn beläuft sich auf: 101 026,81 \mathcal{M} , dessen Vertheilung wir, wie folgt, vorschlagen: 5034,29 \mathcal{M} an den gesetzlichen Reservefonds, 78 750 \mathcal{M} 6% Dividende, 12 945,42 \mathcal{M} statutarische Tantième des Aufsichtsrathes und vertragsmässige Tantième des Vorstandes, 3000 \mathcal{M} zur Begründung eines Erneuerungsfonds, 1297,10 \mathcal{M} Vortrag auf neue Rechnung.

Quarantäne Bestimmungen für die Weser. Jedes die Weser anlaufende Seeschiff unterliegt, wie die »Prov.-Ztg.« schreibt, nach einer Verfügung des Quarantäneamts vom 19. ds. M. der gesundheitspolizeilichen Controlle, 1) wenn es im Abgangshafen oder während der Reise Fälle von Cholera, Gelbfieber oder Pest an Bord gehabt hat, 2) wenn es aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkunft die Ausübung der Controlle angeordnet worden ist. Bezüglich des Gelbfiebers findet die Controlle nur in der Zeit vom 15. Mai bis 15. September statt. Unter 2) fallen zur Zeit folgende Häfen: a. als choleraverdächtig die Häfen von British Birma, Java und Sumatra; die Hafenplätze Bombay, Calcutta, Madras, Swatow und Futschau (Futschu); b. als gelbfieberverdächtig die Hafenplätze Havannah und Caracas; c. als pestverdächtig die Hafenplätze Porto und Leixoes; die Häfen von Persien, Beludschistan, dem Festlande Vorderindiens, China südlich vom 30. Breitengrade, der Insel Formosa; die Häfen des Rothen Meeres mit Ausnahme der Häfen Aegyptens; die Hafenplätze Hongkong und Makao; die Häfen von Hinterindien einschliesslich Singapore, der Halbinsel Malakka und der vorgelagerten kleinen Insel, speciell Penang; die Häfen von Brasilien und die südlich davon belegenen Häfen der Ostküste Südamerikas bis zum 40. Breitengrade; die Häfen von Neu-Caledonien (Numea); die Häfen der Süd- und Westküste Australiens (Sydney, Adelaide u. s. w.) Jedes der gesundheitspolizeilichen Controlle unterliegende Schiff muss, sobald es in Sicht des Hohewegleuchthturms kommt, eine gelbe Flagge am Fockmast heissen. Es darf, unbeschadet der Annahme eines Lootsen oder eines Schleppdampfers weder mit dem Lande noch mit einem andern Schiffe, abgesehen vom Zollschiffe in Verkehr treten, bevor es zum freien Verkehr zugelassen wird.

Nordamerikanische Dampf-Lootsenfahrzeuge. Das Schiffahrts-Bureau des Finanzministeriums der Vereinigten Staaten versendet folgendes Circular, betreffend die veränderten Gesetzesvorschriften über die Signallaternen, die von Dampf-Lootsenfahrzeugen gezeigt werden sollen.

Ein Dampf-Lootsenfahrzeug, das sich auf seiner Station im Lootsendienst im Fahrwasser der Vereinigten Staaten be-

findet und das nicht vor Anker liegt, soll, ausser den Lichtern, die von allen Lootsenfahrzeugen geführt werden müssen, in einem Abstand von 8 Fuss unter der weissen Toplaterne ein rothes Licht zeigen, das über den ganzen Horizont und zwar in dunkler Nacht bei klarer Luft mindestens 2 Seemeilen weit sichtbar ist, sowie die farbigen Seitenlaternen, die von jedem nicht vor Anker liegenden Schiffe gezeigt werden sollen.

Wenn das Dampf-Lootsenfahrzeug im Lootsendienst im Fahrwasser der Vereinigten Staaten sich auf seiner Station vor Anker befindet, soll es, ausser den von allen Lootsenfahrzeugen zu führenden Laternen, noch die oben erwähnte rothe Laterne, jedoch keine Seitenlaternen zeigen.

Befindet ein Dampf-Lootsenfahrzeug sich auf seiner Station, jedoch nicht im Lootsendienst, dann zeigt es nur die für einen gewöhnlichen Dampfer vorgeschriebenen Laternen.

Dieses Gesetz soll eine Ergänzungsbestimmung zum Art. 8 des Gesetzes vom 7. Juni 1897 bilden, über die Vorschriften zur Verhinderung von Collisionen in gewissen Häfen, Flüssen und Binnenrevieren der Vereinigten Staaten und zu dem Art. 8 im Gesetz vom 19. August 1890 über die Vorschriften zur Verhinderung von Collisionen auf See.

Das neue Gesetz tritt mit dem 30. Juni 1900 in Kraft.
(H. B.-H.)

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 25. April. Als Mitglied wird Herr Capitän Steffan, D. »Granada«, aufgenommen. Sodann wird Beschluss gefasst, bekannt zu geben, dass der Verein nicht mit dem »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg« identisch ist. (Siehe Inserat 4. Seite.) Der Vorsitzende bringt hierauf zur Kenntniss, dass dem Verein ein Legat im Betrage von \mathcal{M} 1500 von unbekannter Seite zugestellt sei. Der zur T.-O. gestellte Antrag, Auslegung eines Feuerschiffs beim Mittelgrund, wird nach längerer Debatte gegen die Stimme des Antragstellers abgelehnt und beschlossen, einmal die Auslegung einer Gasboje, andererseits eine entsprechende Aenderung des Feuers vom Feuerschiff Elbe III bei der zuständigen Behörde zu befürworten. Hierauf gelangt ein Artikel aus der »Hansa«, »Art. 2 des Seestrassenrechts«, zur Verlesung und eingehendster Besprechung. In der beregten Abhandlung ist eine nicht misszuverstehende Stellung der beiden weissen Toplichter zu einander deshalb angeregt, weil nach der jetzigen Fassung des Art. 2 das eine Toplicht so angebracht sein kann, dass es die Lichtstrahlen der Seitenlichter vollkommen aufsaugt. Obwohl von einer Seite stark bezweifelt wird, dass ein Schiffer seine Toplichter in geschilderter Weise befestigen lassen werde, theilt ein Mitglied mit, dass ihm in seiner Eigenschaft als Beisitzer des Seeamts ein Fall vorgekommen sei, wo die Höhe des Toplichtes wenig mit derjenigen der Seitenlichter variierte. In Anbetracht der Wichtigkeit des Gegenstandes wird in einer späteren Sitzung abermals darauf zurückgekommen werden. — Nächste Sitzung am 9. Mai.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 19. April abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung, welche äusserst zahlreich besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 6 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, sowie ein früheres Mitglied wieder aufgenommen. Nach Erledigung des ersten Punktes, der sich mit einer Presseangelegenheit beschäftigt und lediglich locales Interesse be-

veranlasste der Verein den Ausschluss desjenigen Herrn aus dem Verein, welcher s. Zt. Unterschriften gegen die Beschlüsse des Vereins von mehreren Collegen bei der H. A.-L. gesammelt hatte. Der Ausschluss, von einem Officier der H. A.-L. beantragt, wurde beschlossen. Punkt 3 der Tagesordnung war ein Antrag des Verwaltungsrathes auf Fernhaltung von Seesteuerleuten die in fester Stellung an Land bei einer Rhederei angestellt worden wären, ohne vorher schon dem Vereine beigetreten zu sein. Die Versammlung beschloss dem Antrage gemäss mit 29 gegen 7 Stimmen. Hierauf wurden noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Handbuch der Afrikanischen Westküste zwischen Cap Verde und Lagos. Herausgegeben von der **Direction der Deutschen Seewarte**. Hamburg 1900. (In Commission bei L. Friederichsen & Co. Preis \mathcal{M} 1.50.

Das Handbuch der Afrikanischen Westküste behandelt die Küste von Cap Verde bis nach Lagos in 3 Abschnitten. Abschnitt I enthält Angaben über Witterung, Stromverhältnisse, Dampfer und Seglerwege, Abschnitt II beschreibt die Küste zwischen Cap Verde und Cap Palmas und Abschnitt III die Küste zwischen Cap Palmas und Lagos. Ausser einer Uebersicht der Küstenkarten und einer Missweisungs- und Tiefenkarte sind dem Werke 5 Tafeln mit 29 Küstenaussichten beigegeben, die nach Originalaufnahmen S. M. Schiffe angefertigt sind und eine werthvolle Beigabe bilden dürften. Von anderen Küstenbeschreibungen weicht das vorliegende kleine Werk insofern ab, als es hauptsächlich für die Dampferfahrt, die an der Afrikanischen Westküste fast allein noch in Betracht kommt, berechnet und möglichst kurz und knapp gehalten ist, um Führern von Dampfern ein schnelles Orientiren zu gestatten. Alles, was aus den Seekarten schon ersichtlich ist, ist daher weggelassen worden. Ebenso sind Beschreibungen von Küstenstrecken, Flüssen etc., die für die Dampferfahrt nicht in Betracht kommen, oder wo unbedingt ein Lootse erforderlich ist, auf das Aeusserste beschränkt. Die Bedürfnisse der Segelschiffahrt sind indessen ebenfalls berücksichtigt, so dass das Handbuch vorkommendenfalls dem Segelschiffscapitän fremde Segelhandbücher vollkommen ersetzen wird. Ausser den neuesten englischen und französischen amtlichen Quellen sind dem Werke besonders die von Capitänen der Woermann-Linie und von Consulaten eingesandten Fragebogen und Berichte über Häfen etc., sowie die Reiseberichte S. M. Schiffe zu Grunde gelegt.

Seehandel und Seemacht. Von Prof. E. Speck. Verlag von Friedrich Brandstötter, Leipzig. Preis \mathcal{M} 1.20.

Es kann — wie der Verfasser in seinem Vorworte schreibt — nicht wunder nehmen und muss deshalb entschuldigt werden, dass unser Volk sich bislang nicht mit der nothwendigen Raschheit in den brennenden Fragen der Weltwirthschaft, deren Entwicklung sich neuerdings in so stürmischer Bewegung vollzieht, zurecht zu finden vermag. Umsomehr erscheint es geboten, es an der Belehrung von seiten der Weiterschauenden nicht fehlen zu lassen, wenn ein Versäumniss in der Lösung der hauptsächlichsten Aufgaben nicht von den verhängnissvollsten Folgen begleitet sein soll. Nach allen Seiten ist nun zwar die Flottenfrage erörtert, aber recht spärlich erst unsere zuverlässigste Lehrmeisterin, die Geschichte, zu diesem Zwecke herangezogen worden. Ein Gebot der Vaterlandsliebe hat den Herrn Verfasser, einen hervorragenden Lehrer der Handelsgeschichte, daher bewogen, das Verhältniss von Seehandel und Seemacht durch geschichtliche Thatfachen in knapper und für Jedermann verständlicher Fassung darzustellen. Von der ältesten Zeit ausgehend, führt er uns durch die Geschichte aller Seehandel treibenden Völker, die überall

bezeugt, wie wenig Rücksichten auf den Nebenbuhler in der Handelspolitik vorherrschen können und wie in concurrenzreicher Zeit der Seehandel jedesmal zu Grunde geht, sobald er nicht von entsprechender Seemacht geschützt und gesichert wird.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 13. April 1900.

Seit unserem letzten Bericht ist der Bedarf von Europa nach unserem Getreide weniger lebhaft gewesen, welche That-sache, verbunden mit bereitwilligeren Räumteangeboten, eine Abnahme in Getreidefrachten nach Cork f. O. hervorgerufen hat, die nicht höher als 3 s 9 d von »Range« notirt werden können, während Raten nach ausgesuchten Häfen keiner Aenderung unterworfen waren. Charter für Stückgutladung von Golfhäfen für Mai und Anfang Juni sind von 1 s 6 d auf 1 s gefallen, während »Timber«-Charterer letzthin eine Anzahl Boote zu vollen von Rhedern verlangten Raten abgenommen haben. Dem Bedarf nach Dampfern zur Beförderung von Kistenöl nach dem fernen Osten ist nur theilweise Rechnung getragen, wenngleich einige weitere Abschlüsse wahrscheinlich zu herabgesetzten Raten zu Stande kommen werden. — Der fortwährende Mangel an Segelschiffsräume verhindert ein lebhafteres Geschäft und zwingt die Verscharfer, sich auf die Dampfer zu beschränken, was am Besten dadurch documentirt wird, dass zwei Dampfer mit Kistenöl nach Java zu 32 c verchartert sind. — Segelschiffsraten nach dem fernen Osten steigen langsam; 26 $\frac{1}{4}$ —26 $\frac{1}{2}$ c ist für Kistenöl nach Japan bezahlt. Dieselbe Ursache veranlasst eine Raten-erstarrung in anderen Richtungen, so ist z. B. ein Schiff in unserem Hafen vom Golf nach Buenos Ayres zu \$ 13.50 verchartert worden. »Lumber«-Frachten von östlichen Häfen nach Südamerika sind sehr fest. Nach Stückgutladung besteht in allen Richtungen ein lebhafter Bedarf, jedoch bei der vorherrschenden geringen Räumteergänzung bleibt das Geschäft beschränkt.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3 $\frac{3}{4}$ d	22/6	15/	12/6
London,	4d	22/6	16/3	15/
Glasgow,	3 $\frac{3}{4}$ d	22/6	13/9	15/
Bristol	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	15/	15/
Hull	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	17/6	15/
Leith	5 $\frac{1}{2}$ d	27/6	17/6	17/6
Newcastle	5 $\frac{1}{2}$ d	25/	17/6	15/
Hamburg	65 $\frac{1}{2}$	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3/6	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/6	35 cts.	25c.	\$ 8
Antwerpen	4d	21/3	15/	15/
Bremen	55 $\frac{1}{2}$	24c.	20c.	12c.
Marseille	27 $\frac{1}{2}$	22/6	15/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 30 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 33 c. — Bremen 35 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/9	3/9	3/3	3/3	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2/3a3/1 $\frac{1}{2}$	.....	26 $\frac{1}{2}$ a27c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24a25c.	22c.	16c.	26 $\frac{1}{2}$ c.	.....

Briefe deutscher Capitäne.

Sehr geehrter Herr Redacteur!

Da ich in letzter Zeit wieder viel über die verschiedenen Rudercommandos in Ihrem geschätzten Blatt lese, und da jetzt ein einheitliches Commando eingeführt werden soll, so erlaube ich mir hiermit einige meiner Ideen darüber niederzuschreiben und bitte Sie, dieselben in Ihrem geschätzten Blatte zu veröffentlichen.

In früherer Zeit, als man noch kein Rad zum Steuern hatte und die Schiffe ausschliesslich mit der Ruderpinne steuerte, hiess es einfach: »Durch die Ruderpinne nach Backbord oder Steuerbord« und eine Verwechslung war nicht möglich. Mit der Zeit nun ist wohl der Bequemlichkeit halber nicht mehr das Wort Ruderpinne gebraucht worden, sondern es wurde nur »Ruder« gesagt, und der Rudersmann wusste doch, dass damit die Ruderpinne gemeint war. Hätten unsere Vorfahren nun, wenn ihnen das Wort »Ruderpinne« zu lang war, dies Wort nicht in »Ruder« abgekürzt, sondern in »Pinne«, so wäre die ganze heutige Confusion vermieden und wir sagten einfach: »Backbord oder Steuerbord die Pinne« und Alles wäre in Ordnung, und es keinem einfallen daran herum zu klügeln, wofür ja das englische Rudercommando ein Beweis ist, denn auf englischen Schiffen heisst es bekanntlich nicht: »port or starboard the rudder«, sondern: »port or starboard the helm« und keinem Engländer wird es jemals einfallen, dort eine Aenderung vorzunehmen, denn das Commando ist sprachlich richtig und eine Verwechselung ausgeschlossen.

Dass unser altes Rudercommando sprachlich unrichtig ist, weiss ja ein Jeder, aber so lange man nur weiss, was gemeint ist, ist es ja schliesslich einerlei ob die Bezeichnung correct ist oder nicht, denn wir haben ja manche Bezeichnungen im täglichen Leben, die sprachlich nicht richtig sind und quälen uns darum nicht und sagen ja auch z. B.: »Die Sonne geht auf und unter«, was sie ja in Wirklichkeit nicht thut; aber ein jeder weiss darum doch was gemeint ist, und deshalb behält man diese falsche Bezeichnung bei, und daher könnte man ja auch am Ende die falsche Bezeichnung des alten Rudercommandos beibehalten, denn es wäre dadurch viel Wirrwar vermieden.

Alle Schiffer und Fahrleute von kleinen Fahrzeugen lesen für gewöhnlich keine nautischen Fachblätter und dererlei Schriften, und treten in denselben deshalb auch nicht mit ihrer Meinung zu Tage, sonst würden dieselben sich wohl mit Hand und Fuss gegen ein neues Rudercommando sträuben, denn da, wo noch kein Rad existirt, sondern noch mit der Pinne gesteuert wird, müsste es ja eine heillose Verwirrung geben, wenn etwa Backbord oder Steuerbord in entgegengesetztem Sinne eingeführt werden sollte, und wie sollten ferner auf Segelschiffen die so gebräuchlichen Commandos »Auf das Ruder« und »Nieder das Ruder« ausgedrückt werden, wenn das Wort »Ruder« nicht mehr auf die Pinne, sondern das Ruderblatt bezogen werden soll?

Dass die Engländer und Amerikaner jemals ein neues Rudercommando annehmen werden, ist einfach ausgeschlossen, denn deren Commando ist ja sprachlich richtig, und wenn wir nur deshalb das alte Rudercommando abschaffen wollen, weil es sprachlich unrichtig ist, so können wir es ja nur den Engländern nachmachen und einfach sagen: »Backbord oder Steuerbord die Pinne«, und Alles ist in Ordnung.

Wo mit einem Rade gesteuert wird, kann natürlich der Rudersmann keine Pinne sehen, sondern muss sich dieselbe denken, kann aber auch ebenso wenig das Ruder sehen, sondern muss sich dasselbe auch denken; wenn sich nun aber der Rudersmann nichts denken kann, was er nicht sehen kann, so könnte dem dadurch abgeholfen werden, dass auf allen Schiffen der Indicator oder Verklicker, der die Ruderlage dem Rudersmann anzeigt, nach vorn gestellt wird und so die Ruderpinne markirt.

Bei all den Erörterungen über Neuerungen von Rudercommandos werden die kleinen Fahrzeuge, die noch wirklich mit der Pinne allein steuern, garnicht in Betracht gezogen, und das ist meiner Meinung nach ungerecht gegen die Leute, die auf diesen fahren; denn es giebt sicher ebenso viele kleine Fahrzeuge und Boote auf der Welt, die noch mit der Ruderpinne, wie grosse Schiffe, die mit dem Rade gesteuert werden. Diese kleinen Fahrzeuge, die mit der Pinne gesteuert werden können unmöglich das Commando »Steuerbord« oder »Backbord« im entgegengesetzten Sinne einführen, und deshalb wäre es meiner Meinung nach, wenn durchaus das alte Commando abgeschafft werden soll, das Richtigste zu sagen: »Backbord oder Steuerbord die Pinne«, denn dann ist kein Missverständnis möglich und wir haben mit einem Schlage ein Commando, das mit dem englischen und amerikanischen übereinstimmt und auch sprachlich richtig ist.

Von der Kaiserlichen Marine kann man natürlich nicht erwarten, dass sie ihr Rudercommando nochmals wieder ändert, das ist ausgeschlossen, aber mit deren Commando werden unsere Kauffahrteischiffs-Matrosen nicht in Conflict kommen, wenn wir die Admiralität bitten, auf allen Schiffen der Marine nur die »Zwölfjährigen« als Rudergänger zu verwenden, von denen ja genug vorhanden sind, und unsere Matrosen während ihrer Dienstzeit niemals zum Ruderdienst heranzuziehen, oder sie überhaupt das Rudercommando der Marine lernen zu lassen, denn dann brauchen sie nicht umzulernen und können niemals das Rudercommando der Marine mit unserem verwechseln.

P. Möller,

Capitän vom Dampfer »Johannisberger«.
Bombay, den 23. März 1900.

Druckfehler-Berichtigung.

Auf Seite 182 (No. 16) muss es 1. Spalte 18. Zeile statt »für den nächsten Tag absolut unzuverlässig« heissen »für die nächsten Tage unzuverlässig«.

Schmiermittel. Nach der Berechnung des Chemikers Gadolin beträgt der durch die Maschinenreibung entstandene Arbeitsverlust durchschnittlich 25% der von den Motoren erzeugten mechanischen Arbeiten, so dass z. B. von dem jährlichen Kohlenbedarf aller Dampfmaschinen der Welt gegen 37½ Millionen Tonnen zur Ueberwindung der Reibung verschwendet werden. Gegenüber dieser hohen Verlustziffer dürfte eine Beachtung derjenigen Mittel angebracht erscheinen, mit denen man diesen enormen Verlust zu mindern trachtet, nämlich der Schmieröle, die an sich als nebensächlich angesehen werden, doch aber für jeden Betrieb von Wichtigkeit sind.

Bei der doppelten Aufgabe des Schmiermittels, einmal sich anzuschmiegen, und dann doch auch bei dem Druck schwerer Maschinen widerstandsfähig zu sein, ist die Auswahl wirklich guter Schmieröle eine geringe. Man verwandte früher von den vegetabilischen Ölen besonders Rüböl, das zwar sehr ausgiebig ist, aber auch leicht ranzig wird und durch Aufnahme von Sauerstoff aus der Luft verharzt. Ist das Rüböl raffiniert, so greift es infolge seines Säuregehaltes die Metallflächen an. Soost kommen noch Baum-, Oliven- und Mandel-Öel in Frage, gelangen aber bei den hohen Preisen weniger zur Verwendung.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann man aus den Braunkohlenlagern Thüringens das in diesen vorhandene Öl zu destillieren und als Breon- bzw. Schmieröl zu verwenden. Mit Eröffnung der grossen Petroleumquellen in Amerika und Russland wurden diese beiden Länder die Hauptlieferanten unseres Bedarfs an Schmiermitteln, zumal die grossen Vortheile der mineralischen Öle gegenüber den vegetabilischen unübertrefflich sind. Sie sind frei von den Mängeln der organischen Fette, verharzen nicht und haben einen hohen Flammpunkt, so dass erst durch ihre Einführung die Anwendung der jetzt gebräuchlichen hohen Dampfspannung des überhitzten Dampfes ermöglicht wurde.

Die Qualitätsfeststellung der Schmieröle ist schwer und bei der gewöhnlich zur Anwendung kommenden Mitteln nicht recht durchführbar. Deshalb ist auch die Auswahl so schwierig, zumal die Solidität des Lieferanten die Bürgschaft geben muss.

Als besonders leistungsfähig und zuverlässig ist die Öelfirma Emil Flnke in Bremen weit und breit bekannt.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 18.

Hamburg, den 5. Mai.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die russischen Canalprojecte. — Dampfer für Winterschiffahrt und Eisbrecher. — Haftbarkeit der Rheder in Collisionsfällen. — Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsberichte. — Büchersaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Die jüngst vor dem Hamburger Seeamt abgehaltene Verhandlung über die Collision des deutschen Fischerkutters **H. F. No. 194 „Schwalbe“**, Finkenwärder, mit dem holländischen Fischdampfer **„Holland I“** führt uns Zustände vor Augen, wie sie für die Wikingerzeit oder unter dem schwarzen Banner der Corsaren, nicht zutreffender geschildert sein können. — Das deutsche Fahrzeug fischt am hellen Tage bei klarem, schönem Wetter, unweit von Norderney. Dann kommt ein Dampfer, läuft den Fischer an, lässt einen Mann des gerammten Fahrzeugs durchprügeln und geht wieder von dannen. Maschinenmanöver werden bei der ganzen Ceremonie nicht gemacht. — Von der Dampferbesatzung sah man vor der Collision nur einen Hut, der sich hinter dem Schutzkleid der Commandobrücke hin und her bewegte. Nach der Collision erschienen mehrere Wesen an der Reeling. Weil die Befürchtung vorlag, das angerannte Fahrzeug könnte unter den Füßen wegsinken, kletterte die aus drei Mann bestehende Besatzung schnell auf den Dampfer über, in der begreiflichen Voraussetzung dort menschliche, mitfühlende Geschöpfe zu treffen. Diese Annahme hat sich nicht bestätigt. Denn, statt die Flüchtigen, welche durch unentschuld bare Unauf-

merksamkeit des Dampferführers Schiffbrüchige geworden waren, wenn auch nicht freundlich, so doch wenigstens bemitleidend zu empfangen, schlug ihnen ein besonders verwildertes Geschöpf mit einer Kohlenschaufel auf Kopf und Hände. Nach diesem Empfang blieb den Unglücklichen Nichts anderes übrig, als wieder auf ihr beschädigtes Fahrzeug zurückzukehren. Der Dampfer ging dann weiter. Glücklicherweise war der Kutter dicht geblieben und konnte mit Hilfe anderer Fahrzeuge nach Cuxhaven gebracht werden. — Dieser geschilderte Vorgang ereignete sich am 12. April 1900, nicht vor sondern nach Chr. Der holländische Dampfer ist in Ymuiden beheimathet, 95 N.-R.-T. gross, Eigenthum der Ven. Stoom-Trawler-Visserij und führt den Namen **„Holland I A. M. No. 49“**. — Wir werden, wenn die Untersuchung in ein weiteres Stadium getreten ist, auf den eigenthümlichen Fall zurückkommen.

Die an anderer Stelle veröffentlichte Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts ist für den praktischen Seemann von weittragender Bedeutung, bestätigt sie doch von Neuem, dass ein zum Ausweichen nicht verpflichtetes Schiff jedes Ruder- oder Maschinenmanöver so lange unterlassen soll, bis die Anmerkung zu Art. 21 der

Kaiserlichen Verordnung in Kraft tritt. Bis also ein Abweichen von den Vorschriften des Seestrassenrechts nicht nur gestattet ist, sondern Vorschrift wird. Wer unserer seemännischen Leser hat sich nicht schon in der unangenehmen Lage des englischen Dampfers »Hillicrag« befunden? Wer kennt nicht das beklemmende, beängstigende Gefühl, wenn man das grüne Licht eines Dampfers an seiner B.-B.-Seite sich ständig nähern sieht und sich unzählige Male sagt: »Weiche aus, und Du bist aus aller Gefahr?« Es giebt nicht wenige Seeleute, die in solcher Lage calculiren: »Befolgst Du die Kaiserl. Verordnung, also die Verpflichtung, Curs und Geschwindigkeit beizubehalten, und es kommt aus Fahrlässigkeit des anderen Schiffes zur Collision, so spricht Dich wohl das Gesetz frei von allem Vorwurfe, Deine Rhederei aber nicht, also ausgewichen.« Wird ein derartig gegen die Verordnung verstossendes Manöver so frühzeitig gemacht, dass auch dann ein Zusammenstoss ausgeschlossen bleibt, wenn der andere Dampfer sich im gleichen Momente seiner Ausweichpflicht erinnert, so mag man ein Auge zudrücken. Ein Verstoss gegen das Seestrassenrecht ist und bleibt es aber ebenso, wie ein Zeichen übergrosser Vorsicht, für welchen Begriff der Ausdruck »Mangel an Muth« nicht unpassend ist. Entschliesst sich aber Jemand, das Ruder St.-B. (altes Commando) zu legen, wenn sich beide Schiffe schon in solcher Nähe befinden, dass ein gleichzeitig gegebenes B.-B.-Ruder-Manöver des anderen Schiffes auf alle Fälle zur Collision führt, dann hat er nicht nur Mangel an Muth sondern auch Mangel an Geistesgegenwart bewiesen. Die Frago bleibt nun zu beantworten, wie ist zu handeln, wenn die Anmerkung des Art. 21 des Seestrassenrechts in Kraft tritt. Der Sachverständige rüth zur Abgabe eines B.-B.-Ruder-Manövers, wahrscheinlich, weil dann noch immer die Hoffnung vorhanden bleibt, beide Schiffe können an einander vorbeischnappen. Andererseits liegt aber die allergrösste Wahrscheinlichkeit vor, im rechten Winkel, achterlicher als dwars, durchschnitten zu werden. Sollte es sich nicht in solcher Sachlage mehr empfehlen, — ganz besonders, wenn das zu Unrecht in eine Collision verwickelte Schiff, Passagiere an Bord hat — einerseits durch ein Maschinenmanöver die Wucht des gegenseitigen Anpralls abzuschwächen und dann das Schiff so zu drehen, dass sich Beide im entgegengesetzten Curse treffen? Ein zerschmetterter Bug bedingt keineswegs den Untergang eines Schiffes, ein halbdurchschnittener Maschinen- oder Kesselraum aber in den meisten Fällen.

Aus dem **Geschäftsbericht** der Stettiner Maschinenbau-A.-G. „**Vulcan**“ für das Jahr 1899 geht hervor, dass die enorme Preissteigerung aller

Materialien, sowie nicht minder die erhöhten Kohlenpreise und die gestiegenen Gehälter bzw. Löhne des Personals das Geschäftsergebniss der Werft insofern beeinflusst haben, als für 1899 nur eine Dividende von 12 %₀ gegen 14 im Vorjahre, in Vorschlag gebracht werden konnte. Gegenüber den verschiedentlich in der Tagespresse ausgesprochenen Befürchtungen, die geplante Flottenvermehrung bürde den Werften ein Arbeitsquantum auf, dessen Bewältigung schwierig ist oder gar erhöhte Anstrengungen erforderlich macht, wird im Geschäftsbericht darauf hingewiesen, »dass der Bau der Schiffe sich auf so viele Jahre und auf eine so grosse Anzahl Werften, kaiserliche und private, vertheile dass für eine volle Beschäftigung der letzteren noch sehr umfängliche Aufträge aus der Handelsmarine und von anderen Staaten herangezogen werden müssen.« Ueber die letztjährige Thätigkeit sowie über die im laufenden und zum Theil auch noch im nächsten Jahre zu bewältigenden Arbeiten, soweit sie zum Gebiet »Schiffbau« gehören, erfahren wir aus dem Bericht das Folgende:

»Ueber den Betrieb der Fabrik wäre im Speciellen zu berichten, dass im verflossenen Jahre an grösseren Objecten fertig gestellt, bzw. inzwischen abgeliefert worden sind: Im Schiffbau: der Kreuzer 2. Classe »Hansa« für die deutsche Marine, der Doppelschrauben-Dampfer »Patricia« für die Hamburg-Amerika-Linie, der Doppelschrauben-Schnelldampfer »Kaiserin Maria Theresia« für den Norddeutschen Lloyd.

In Arbeit befindlich sind noch geblieben bzw. neu hinzugekommen: der Panzerkreuzer »Yakumo« für die japanische Regierung, der Doppelschrauben-Schnelldampfer »Deutschland« und die Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Hamburg« u. »Kiautschou« für die Hamburg-Amerika-Linie, der Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Prinzess Irene«, sowie die beiden Doppelschrauben-Schnelldampfer »Baunummer 249 und 250« für den Norddeutschen Lloyd, der geschützte Kreuzer »Bogatyr« für die russische Regierung, das Linienschiff »F« für die deutsche Marine.

Zur Ablieferung gelangten Erzeugnisse im Gesamtwerthe von \mathcal{M} 23,114,135 (i. V. \mathcal{M} 20,573,739.)

Ein würdiges Seitenstück zum Untergang des englischen Dampfers „**Scotsman**“ bei Belle Isle, bildet der jüngst geschehene Verlust des ebenfalls englischen Dampfers „**Mexican**“ an der südafrikanischen Küste. Dort wie hier, eine vollkommen demoralisirte Mannschaft. Unbegrenztes Verlangen nach Alkohol und auffallend unentwickeltes Unterscheidungsvermögen über Mein und Dein, die hauptsächlichsten Merkmale. Anstatt die Passagiere zu retten, taumeln einzelne Leute total betrunken zwischen schreienden Frauen und Kindern herum, Andere arbeiten mit Hammer und Brecheisen an Passagierkoffern, Dritte verwerthen erlernte Boxerkünste am Körper ihrer Spiessgesellen, während der Rest mit einigen energischen Passagieren um den

Besitz eines Bootes kämpft. Ob die Befehlenden des Dampfers in diesem Schauspiel mitgewirkt haben oder gar die Regie in Händen hatten, ist nicht bekannt. Nur soviel steht fest, dass ein an Bord des »Winkfield« (eines in der Nähe befindlichen Dampfers, dessen Besatzung schliesslich das Rettungswerk ausführte) anwesender Armeecofficier mit dem Säbel in der Hand bemüht war, unter den schiffbrüchigen Trunken- und Raufbolden Ordnung herzustellen. — Mr. Havelock Wilson, der permanente Interpellant im englischen Unterhause, sobald ein Zwischenfall von maritimem Interesse zu melden ist, wird die Gelegenheit gewiss nicht verpassen, den Fall »Mexican« heranzuziehen. Die englische Presse, welche sich mit der unliebsamen Affaire beschäftigt hat, glaubt, es werde sich bei der Untersuchung herausstellen, dass die Besatzung des »Mexican« zumeist aus Ausländern bestanden hat. Warten wir also ab.

Der **Packetfahrt** und dem **Lloyd** droht auf ihren **Baltimore-Routen**, soweit sie der Passagierfahrt dienen, **Concurrenz**. Der vor einigen Wochen veröffentlichte Bericht des britischen Consuls in Baltimore an das Handelsamt, legt den britischen Rhedern dringend ans Herz, die Passagierfahrt zwischen Europa und Baltimore zu pflegen. Die beiden grossen deutschen Rhedereien unterhalten allein den Passagierverkehr. »Wenn sich der Dienst für diese Linien bezahlt macht, so ist nicht gut einzusehen, wesshalb britische, erstelassige Rhedereien sich nicht auch ihren Theil am Geschäft holen wollen,« heisst es an einer Stelle des Berichtes. Dieser Hinweis soll, wie uns aus Liverpool geschrieben wird, nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen sein. Man erwartet, falls eine britische Route Baltimore-England inaugurirt wird, die von den westlichen und südwestlichen Staaten der grossen Republik kommenden Amerikaner von New-York nach Baltimore hinüberzuziehen.

In seinem Bericht über den **Verkehr von Japan** schenkt der britische Geschäftsträger in Tokio, dem Passagier- und Frachtverkehr an der ostasiatischen Küste insofern grösste Aufmerksamkeit, als er den Erfolg schildert, den der Norddeutsche Lloyd durch Einrichtung seines vierzehntägigen Dienstes nach Japan aufzuweisen hat. Nachdem er berichtet hat, dass im Laufe des letzten halben Jahres, die durch Lloydsschiffe unterhaltene Route Southampton-Japan immer mehr Passagiere britischer Herkunft an sich zieht, rath er den Landsleuten grössere und schnellere Schiffe, als bisher, in den ostasiatischen Dienst einzustellen. Angesichts des Umstandes, dass in jüngster Zeit auch die Hamburg-Amerika-Linie ihre erstclassigen, mächtigen Schiffe dorthin sendet, ver-

wandelt Mr. Lay seine rathende Stimme in eine warnende. Er prophezeit den britischen Rhedern den Verlust ihres Antheils am ostasiatischen Verkehr, wenn sie sich nicht zusammenraffen und ihre Kräfte zum grossen Concurrenzkampf stärker anspannen.

Das erst seit einigen Wochen in Kraft befindliche **amerikanische Gesetz**, wonach abgemusterte ausländische **Seeleute** denselben Bedingungen wie **Emigranten** unterstehen, ist Anfang v. M. auf einem einheimischen Schiff zuerst angewandt worden. Die Viermastbark »Kinidworth« kam von Leith in Philadelphia an, die Mannschaft desertirte in corporo sobald die Vertäuleinen fest waren. Der Führer des Schiffes wurde festgenommen, weil er die Entweichung nicht wenigstens solange inhibirt hatte, bis der Einwanderungs-Commissar von der Ankunft des Schiffes in Kenntniss gesetzt war. Die zuständige Behörde verurtheilte den Capitän nach Prüfung des Sachverhalts zu einer Geldstrafe von \$ 500. Gegen dieses Urtheil hat der Gemeinssregelte sofort Berufung eingelegt. Zu den Desertirten gehörten 4 Russen, 5 Norweger, 6 Dänen und 1 Schwede. Der Besatzungsetat bestand aus 20 Köpfen. Ob die vier an Bord gebliebenen Personen Amerikaner waren, haben wir nicht erfahren. Immerhin fünf Nationen, Das geht schon an. Ohne schadenfroh zu sein, gewährt es doch Genugthuung, dass als erster Uebertreter jenes mit Recht lebhaft angefochtenen Gesetzes, ein amerikanischer Capitän zu verzeichnen ist. Sobald das Appellationsgericht sein Urtheil gesprochen hat, soll darauf zurückgekommen werden.

Die russischen Canalprojecte.

Von M. Lewski.

Neben den grossartigen Eisenbahnlinien, welche jetzt in allen Theilen Russlands gebaut werden, sind in letzter Zeit auch nicht minder grossartige Canalprojecte aufgekommen, welche zweifellos in mehr oder minder naher Zukunft der Verwirklichung entgegengeführt werden. Von diesen Canalprojecten verdienen eine besondere Beachtung das Project, das Schwarze Meer mit der Ostsee zu verbinden, sowie das andere Project der Verbindung des Weissen Meeres mit dem Baltischen durch einen tiefen Wasserweg. Der Ostsee-Schwarzmeer-Canal, von Riga bis Cherson gehend, soll die Ströme Düna, Beresina und Denjepr in seinen Dienst nehmen. An Länge würde dieser russische Wasserweg alle Canalanlagen der Neuzeit weit hinter sich lassen, denn die berechnete Ausdehnung beläuft sich auf 1600 Kilometer, während der Nordostsee-Canal ca. 100 Kilometer, der Suezcanal 161 Kilometer lang ist und beim Panamacanal 73 Kilometer

und beim Nicaraguacanal 272 Kilometer angenommen waren. Von diesen 1600 Kilometern des Canalprojectes entfallen aber nur etwa 200 Kilometer auf die künstlich herzustellende Canalstrecke. Das Project verfolgt, wie alle Canalprojecte, wirtschaftliche und handelspolitische Zwecke, indem der Waarenverkehr, welcher jetzt vom Süden nach dem Norden den Weg über das Meer nimmt oder die kostspielige Eisenbahn benutzt, nunmehr diesen einen Wasserweg einschlagen wird. Aber auch die politische Bedeutung dieses Canals liegt auf der Hand. Er ermöglicht es den russischen Panzern, in sechs Tagen von der Ostsee zum Schwarzen Meer oder umgekehrt zu fahren. Bedenkt man, dass Frankreich einen Canal zwischen dem Meerbusen von Biscaya und dem Mittelländischen Meere projectirt, welcher eine Verbindung zwischen Garonne und Rhône in sich schliesst, so dass die französische Flotte im Mittelländischen Meer mit Umgehung Gibraltars wird erscheinen können, so können diese beiden Canäle die bisherige Ueberlegenheit Englands im Mittelländischen Meere überaus erschüttern.

Näher der Verwirklichung zu sein, scheint das andere Project, das Weisse Meer mit dem Baltischen Meer durch einen tiefen Wasserweg zu verbinden. Der Fluss Nowa hat mit Ausnahme einiger Stellen, wo das Fahrwasser 15 Fuss tief ist, Meerestiefen. Nur bei seinem Ausfluss aus dem See ist die Tiefe eine geringe. Mit verhältnissmässig wenig Arbeit kann man demnach leicht die Möglichkeit eines Herabfahrens der Dampfer, der russischen sowohl als der ausländischen, nach der See von der Nowa schaffen. Der Ladoga-See wird alsdann ein Theil des Baltischen Meeres werden.

Die Dampfer werden die Möglichkeit haben, unmittelbar an die Mündungen der Wolchow, Sias und Swir heranzukommen, sowie auch an viele andere Punkte des Ladoga-Sees, an dessen Ufern so viele Mineralreichthümer vorhanden sind. An der Mündung der Swir kann ein Meereshafen errichtet werden, wo die unmittelbare Umladung des Wolgaer Getroides, Holzes etc. aus den Flussfahrzeugen in die Meeresdampfer stattfinden wird.

Der lange und schwierige Weg der Wolga-Barken über die Ladoga-Canäle wird vermieden werden. Der Zeitgewinn wird dabei in den meisten Fällen über zehn Tage ausmachen, während die allgemeine Ersparniss an dem Werth des Transports für die Wolga-Ladungen nicht weniger als eine Million Rubel das Jahr betragen wird (und noch mehr, wenn man die bessere Ausnutzung der Flussschiffe in Betracht zieht) was einem Capital von 25 Mill. Rubel gleichkommt. Man kann annehmen, dass mit der Errichtung eines Umladungshafens in den Mündungen des Swir über den Marianischen Canal solche Transporte gehen werden, welche jetzt

dieselben wegen der Theuerung des Transports nicht passiren können; so ist es z. B. mit der auf den Baltischen Meere sehr nöthigen Naphtha der Fall. —

Zu den erwähnten Ersparnissen in der Volkswirtschaft Russlands muss man die grossen Summen hinzufügen, welche für die weitere capitale Verbesserung und Vertiefung der Ladoga-Canäle zu verwenden wären, um sie mit den wirklichen Bedürfnissen des Marianschen Systems in Einklang zu bringen. Diese Summen werden zweifellos die Kosten der Arbeit für die Vertiefung des Ursprungs der Nowa, sowie für die Verbesserung ihres Fahrwassers, um den Ladoga-See für die Meeresschiffe zu eröffnen, bedeutend übertreffen.

Aber ausser diesen unmittelbaren Vortheilen bieten die Verbindung des Ladoga-Sees mit dem Baltischen Meere eine Reihe weiterer, viel wichtigerer Vortheile.

Die von Natur äusserst reich ausgestatteten, jetzt aber ganz unbewohnten Gebiete um den Ladoga- und Onega-See werden zur mächtigen Entwicklung der montanindustriellen Thätigkeit herangezogen werden. Es wird die Möglichkeit entstehen, die zahlreichen Wasserfälle dieses Gebietes, deren Energie jetzt unnütz verloren geht, energisch zu benutzen. Moskau, Petersburg und unser Oceanhafen an der Murmanküste werden einen sie vereinigenden Industrierayon erhalten, anstatt der sie jetzt trennenden Wüste. Endlich wird wahrscheinlich im gewissen Grade die Möglichkeit entstehen, den Seeweg noch weiter zu verlängern und ihm den Onega-See einzuverleiben.

Der tiefe Seeweg vom Ladoga-See über die Swir, den Onega-See und alsdann über die Seen und Flüsse des Baltischen und Weissen Meeres wird bis zum Weissen Meer geführt werden müssen. Indem dieser Weg in seinem bedeutenden Theil über die tiefen Seen und Flüsse geht, kann er für die grossen Meeresfahrzeuge mit einem verhältnissmässig kleinen Geldaufwand verwirklicht werden, welcher mit denjenigen, die bei viel weniger wichtigen Zielen von anderen Nationen Europas gemacht wurden, verglichen werden darf.

Wenn Russland einen inneren Wasserweg zwischen dem Baltischen und Weissen Meer, welcher für die grossen Fahrzeuge der Kriegsflotte geeignet sein wird, geschaffen haben wird, wird es den Geschwadern des Baltischen Meeres die Möglichkeit geben, den Ocean zu erreichen, oder vom Ocean aus in das Baltische Meer zurückzukehren. Der an der Murmanküste längst beschlossene Kriegshafen wird alsdann nicht mehr eine isolirte Station sein, wo die Vertheidigung der Geschwader vor dem starken Feind immer erschwert sein wird, sondern wird sich mit Kronstadt, Petersburg und Libau vereinigen. Bei der allgemeinen Länge des inneren

Seeweges von einigen 100 Werst werden einige Tage ausreichen, um die Geschwader vom Baltischen Meer nach dem Ocean hinüberzuschaffen. Die Seemacht Russlands wird bedeutend zunehmen.

Der projectirte tiefe innere Seeweg wird auch eine hohe Bedeutung für die Entwicklung des ganzen Nordens in handelsindustrieller Beziehung erlangen, sowie für die Handelsbeziehungen des Centrums mit dem Petschoragebiets, Sibirien usw. Die Schaffung eines solchen Seeweges ist ausserdem eine nothwendige Ergänzung zu der jetzt gebauten sibirischen Eisenbahn.

Wenn nun Russland diese beiden Wasserwege hergestellt haben wird, wird es einen inneren Wasserverkehr besitzen, um welchen es wahrlich jedes andere Land beneiden können.

Dampfer für Winterschiffahrt und Eisbrecher.*)

Wenn auch viele Häfen, die früher während einiger Monate im Jahre für die Schiffahrt geschlossen waren, jetzt mit Hülfe von Eisbrechern während des ganzen Jahres offengehalten werden, so blieb es doch nothwendig, die in solchen Eisstrecken während der Wintermonate fahrenden Schiffe noch besonders für diesen Zweck einzurichten und darauf bei dem Bau derselben Rücksicht zu nehmen. Es ist infolgedessen ein gewisser Grad von Sicherheit auch für diese Fahrt erzielt und die Winterschiffahrt in den letzten Jahren wesentlich ausgedehnt worden.

Was nun die allmähliche Entwicklung der Eisbrecher anbelangt, so kann als Urtyp derselben der im Jahre 1871 in Hamburg gebaute »Eisbrecher I« mit löffelförmigem Bug angesehen werden. Nach und nach veränderte sich diese Löffelform, um einem scharfen Bug mit S-förmigen Wasserlinien und mehr fallenden Verticalen Platz zu machen. Gegenwärtig werden die Vortheile dieser neuen Form allgemein anerkannt.

Der Widerstand von Eis ist stets veränderlich und hängt von der Temperatur und der Art der Eisbildung ab, weshalb sich eine genaue Formel für die Eisbrechcapacität eines Dampfers nicht aufstellen lässt. Auch giebt Schnee einen grossen Widerstand, namentlich für Schiffe mit rundem Bug. Die Versuche zur Bestimmung des Widerstandes haben bis jetzt noch zu keinem befriedigenden Ergebnisse geführt. So giebt Frühling in Königsberg diesen Widerstand zu 15 bis 27,26 kg/qcm, Ludlow in Philadelphia zu 23 bis 70,7 kg/qcm und Kolster in Helsingfors zu 28 bis 68 kg/qcm an.

*) Nach einem Vortrag von Robert Runeberg in der Institution of Civil Engineers am 30. Januar d. J.

Bei der allmählichen Zunahme der Leistungen neuer Eisbrecher hat sich herausgestellt, dass homogenes und ebenes Eis von gleicher Stärke der Winterschiffahrt keine ernstlichen Hindernisse bereitet. Die noch zu lösende Frage betrifft das Aufbrechen von sog. Packeis, das in der Ostsee oft eine Stärke von mehreren Metern erreicht.

Oft hat sich beim Eisbrechen herausgestellt, dass ein Dampfer zuweilen bessere Fortschritte durch Zurückfahren als durch Vorfahren macht. Frank E. Kirby kam dadurch auf die Idee, einen Dampfer mit Schrauben, je eine vorne und hinten, zu erbauen, wodurch der Amerikanische Fährdampfer für Winterbetrieb entstand. Der erste nach diesem System erbaute Dampfer »St. Ignas« wurde im Jahre 1888 in Dienst gestellt und dient zur Ueberführung von Eisenbahnzügen über die Mackinac-Strasse. Während nach der in Europa befolgten Methode der Dampfer einige Schiffslängen zurückfährt, um einen Anlauf zu nehmen und mit voller Kraft gegen die Eismasse zu fahren, bleibt der amerikanische Dampfer mit seinem Bug gegen die zu brechende Eismasse liegen, die vordere Schraube schlägt dann rückwärts und wirft einen Strom Wasser zwischen das Packeis, wodurch sich die verschiedenen Eisblöcke lösen. Wenn durch Umsetzen alsdann die vordere Schraube wieder vorwärts schlägt, werden die gelösten Eisblöcke durch den Strom nach hinten getrieben. Während dieses Manövers arbeitet die hintere Schraube immer voraus und bewirkt, da sie stärker als die vordere Schraube ist, dass der Dampfer sich seinen Weg bahnt. Der Erfolg dieser Fährdampfer führte zu einer allgemeineren Verwendung dieses amerikanischen Systems auch in Europa.

Die Transsibirische Eisenbahn gab einen Fährdampfer von 3700 HP. für den Baikalsee in Auftrag, die Regierung von Finnland beschloss, einen Eisbrecher für den Hafen von Hangö zu stationiren und diesen auch vorne mit einer Schraube zu versehen. Dieser Eisbrecher »Sampo« hat seinen ersten Winter gut bestanden, und scheint der grösste Vortheil dieses neuen Typs darin zu liegen, dass eine Schneeschicht auf dem Eis den Widerstand des letzteren nicht wesentlich vermehrt.

Als grösster Eisbrecher dieses Typs kann der »Ermak« von 10000 ind. HP. genannt werden, der dazu bestimmt ist, während des Winters die Fahrt auf St. Petersburg und im Sommer die auf den grossen sibirischen Strömen offen zu halten. Die Abmessungen sind 305'×71'×42'6". Die Ergebnisse dieses Dampfers auf der Fahrt in dem Polarmeer scheinen nicht ganz den Erwartungen entsprochen zu haben. Die Leistungen würden wahrscheinlich grösser gewesen sein, wenn in Folge der praktischen Erfahrungen in Amerika und Finn-

land das Verhältniss zwischen der vorderen und der hinteren Schraube grösser gehalten wäre. Auch war die grössere Neigung der Schiffsseiten gegen die Wasserlinien wahrscheinlich eine der Ursachen der Enttäuschung.

Wie aus Versuchen mit einer Anzahl bekannter Eisbrecher hervorgegangen ist, ist es nicht nothwendig, den Schiffsseiten zu grosse Neigung gegen die Wasseroberfläche zu geben, die nur durch Opfer auf anderem Gebiet erlangt werden kann. Das V-förmige Grossspant hat grössere Abmessungen im Gefolge, um den Verlust in Oberfläche des Grossspants zu compensiren. Ausser den dadurch verursachten grösseren Herstellungskosten wird das Schiff unhandlicher zum Manövriren im Eis und erhält weniger seetüchtige Eigenschaften. H.

Haftbarkeit der Rheder in Collisionsfällen.

Das englische Unterhaus hatte Ende März Gelegenheit, sich mit zwei hochwichtigen Anträgen zu beschäftigen. Es handelte sich um eine Aenderung der Haftbarkeit der Rheder in Collisionsfällen. Bekanntlich haftet der englische Rheder mit 8 £ per Brutto-R.-T. unter gewöhnlichen Umständen und mit 15 £, wenn bei der Collision Menschenleben verunglückt sind. Im Gegensatz hierzu ist der continentale Rheder mit Schiff und Fracht für jeden durch verschuldete Collision entstandenen Schaden haftbar. Geht also das schuldige Schiff bei der Catastrophe verloren, so hört die Haftbarkeit des continentalen Rheders auf.

Die Leser werden sich erinnern, dass in englischen Rhedereikreisen längst der Wunsch ausgesprochen ist, eine Aenderung der Haftbarkeit nach europäischem Muster einzuführen. Die am 14. und 15. Juli v. J. in London abgehaltene Conferenz für internationales Seerecht, an der sich die hervorragendsten Rheder und Seerechtsgelehrten der grossen maritimen Nationen beteiligten, fasste bekanntlich zum Gegenstand »Haftbarkeit der Rheder« eine Resolution in der »in Anbetracht der grossen Unbequemlichkeit und Ungerechtigkeit, die aus der Verschiedenheit der Seerechte und der Haftbarkeit der Rheder mit Bezug auf Zusammenstösse der Schiffe auf See entstehen, die Regierung Ihrer Majestät aufgefordert wird, eine gründliche Untersuchung des ganzen Gegenstandes zu veranstalten.« Ferner fand zu diesem Gegenstand noch ein Antrag Gray Hill folgenden Wortlauts Annahme: »Diese Conferenz empfiehlt der universellen Gesetzgebung die Annahme folgender Regel in Fällen von Verlust oder Beschädigung von Eigenthum aus ungebührlicher Schiffsführung entstanden, sei es, dass solches Eigenthum sich schwimmend oder am Ufer befindet. Dem Rheder soll es nach Wahl zustehen, seine Verpflichtung zu erledigen entweder a) durch Aufgeben seines Schiffes und der Fracht oder b) durch Zahlung einer nach dem Lastgehalt des Schiffes berechneten Summe Geldes. Diese Resolution soll keinen Bezug auf Ansprüche für den Verlust von Menschenleben oder persönliche Verletzung haben.«

Aus dem zweiten von einem bedeutenden Rheder Englands gestellten Antrag geht der Wunsch unzweideutig hervor, die bisherige Haftbarkeit »in personam« in eine Haftbarkeit »in rem« zu verwandeln. Das Vorstehende ist vorausgeschickt, um die Stimmung zu schildern, welche unter englischen Rhedern zum in Rede stehenden Gesetz herrscht. Ein Ueberblick nach dieser Richtung erleichtert es dem Leser den Standpunkt eng-

lischer Rheder zum Antrage II im englischen Unterhaus — über den gleich referirt werden soll — zu verstehen.

Nachstehend geben wir die beiden Anträge dem Sinne nach wieder, wie sie dem englischen Parlament am 22. März zugegangen sind.

1) Unter der Merchant Shipping Act, 1894, Sect. 503, kann ein Rheder nicht für eine grössere Summe als £ 15 per Brutto-R.-T. haftbar gehalten werden, so lange es sich um eine Collision zwischen zwei Schiffen handelt. Die Haftbarkeit der Rheder gegenüber Schäden, welche an Docks, Werften, Pieren, sowie überhaupt an festen Objecten verursacht sind, ist unbegrenzt. Wir wünschen auch hierfür die gleiche beschränkte Haftbarkeit wie bei Collisionsfällen zwischen zwei Schiffen, nämlich 8 £ per Br.-R.-T. unter gewöhnlichen Umständen und 15 £, wenn Menschenleben verunglücken.

2) In Collisionsfällen zwischen britischen und ausländischen Schiffen, hält das Gesetz dieses Landes den Rheder persönlich bis zu 8 resp. 15 £ per Br.-R.-T. haftbar, während das continentale Gesetz den Rheder ausländischer Schiffe ermächtigt, seiner Haftbarkeit durch Abandoniren seines Schiffes und der Fracht Genüge zu leisten. Britische Rheder stehen somit ihren Concurrenten gegenüber insofern im Nachtheil, als auch sie (die britischen Rheder) von fremden Gerichten personell haftbar, ohne die Vergünstigung des Abandonirens, gemacht worden. Es wird ersucht, diesen Nachtheil dadurch aufzuheben, dass bei einer Collision zwischen britischen und ausländischen Schiffen, der britische Rheder mit dem ausländischen vor einem fremden Gericht und der ausländische mit dem britischen vor einem britischen Gericht gleich gestellt werden.

Nachstehend sollen die Argumente von Mr. Charles M'Arthur für seine Anträge und die Entgegnungen des Regierungsvertreters, Attorney-General, Sir R. Webster, angeführt werden: Diese beiden Gegenüberstellungen genügen, die Ansicht derjenigen Parteien klar zu stellen, die das meiste Interesse an der Erfüllung bzw. Nichterfüllung der Anträge haben. Wir stellen dieser u. E. wichtigen Sache unseren Raum in der Voraussicht zur Verfügung, dass auf dem demnächstigen Congress für internationales Seerecht dieses Thema Gegenstand lebhafter Erörterungen werden wird, wie wir auch erfahren haben, dass die Antragsteller, obgleich ihre Forderungen zurückgewiesen sind, die erste Gelegenheit zu ihrer Wiederbringung benutzen werden.

Nachdem der Antragsteller eingehend die Haftbarkeit der Rheder bei Schiffscollisionen dargelegt hat, geht er auf die Schadenersatzdeckung über, sofern es sich um eine Collision eines Schiffes mit festen Objecten handelt. Hierüber fehlt in der englischen Merchant Shipping Act jede Andeutung, im Gegensatz zu den Gesetzgebungen von Frankreich, Deutschland und Belgien, die genau die Grenze der Haftbarkeit auch für solche Fälle festgestellt haben. (2) Der Grund, weshalb das englische Gesetz dieses bisher unterlassen hat, ist umso weniger klar, wenn man berücksichtigt, dass die Ausübung der Seeschifffahrt mit ausserordentlichen und unabsehbaren Gefahren verknüpft ist und dass der Rheder im Allgemeinen die Handlungen seiner Schiffsangestellten nicht zu kontrolliren vermag. Würde man den Rheder unbegrenzt für jede nachlässige Handlung seiner Schiffsangestellten haftbar halten, so würde die Haftbarkeit so ungeheuer werden, dass das in Schiffahrtsbetrieben steckende Capital bald auf andere Gewerbe überginge, weil sonst der Rheder ruiniert und keine Assecuranzgesellschaft Neigung zur Versicherung der Schiffe verspüren würde. Weil also eine unbegrenzte Haftbarkeit sowohl in England als anderen maritimen Staaten einfach als undurchführbar erkannt ist, wenn es sich um Schiffscollisionen handelt, so ist thatsächlich nicht einzusehen, weshalb nicht auch die Haftbarkeit der Rheder bei Schadenersatzansprüchen des Eigenthümers

fester Objecte, nämlich Docks, Canäle, Brücken etc. scharf begrenzt werden soll; Mr. M'Arthur führt verschiedene Fälle an, aus denen hervorgeht, dass die Rheder solcher Schiffe, die beim Ein- und Auslaufen Schaden an festen Objecten verursacht hatten, zu Ersatzansprüchen herangezogen worden sind, die weit über die Grenze der Haftbarkeit von 8 resp. 15 £ per Br.-R.-T. hinausgehen. Infolge dieser Umstände ist z. B. auf erfolgte Vorstellungen der Rheder in die Verordnungen der Manchester Canal-Compagnie eine Clausel aufgenommen worden, wonach die Haftbarkeit der Rheder der Canalgesellschaft gegenüber mit 8 resp. 15 £ per Br.-R.-T. begrenzt wird. Dasselbe, jedoch überall durchgeführt, bezweckt der vorstehende Antrag einestheils, andererseits wird die Einführung einer reciproken Haftbarkeit gefordert. Soll der Rheder dem Dockeigenthümer bis zu bestimmten Grenzen für jeden durch sein Schiff verursachten Schaden haftbar sein, so ist nicht mehr als recht und billig, wenn auch der Dockeigner dem Rheder bis zu bestimmten Grenzen jeden Schaden ersetzt, der durch Unachtsamkeit des Dockpersonals herbeigeführt worden ist. Mit der Bemerkung, das Haus werde gewiss diesem Vorschlage einstimmig zustimmen, glaubt Mr. M'Arthur seinen Antrag genügend begründet zu haben.

Der zweite Antrag trägt einen mehr complicirten Character. Es wird befürwortet die Haftbarkeit britischer und ausländischer Rheder auf gleichen Fuss zu stellen und zwar so, dass der britische Rheder dieselben Rechte gegenüber ausländischen Schiffen und deren Ladung hat, wie der ausländische Rheder britischen Schiffen gegenüber. Britisches sowie ausländisches Gesetz halten den Rheder bis zu gewissen Grenzen für die Handlungen seiner Schiffsbesatzungen haftbar. Jedoch die Grenzen sind sehr verschieden gezogen. Der continentale Rheder haftet *in rem*, eine Verantwortlichkeit, die sehr zu befürworten ist, weil man einen Rheder nicht moralisch haftbar für die uncontrollirbaren Handlungen seiner Angestellten machen kann. Der englische Rheder haftet seit 1862 mit 8 resp. 15 £ per Br.-R.-T. Die Wirkung dieses grossen Unterschiedes zwischen der britischen und der continentalen Rechtsauffassung ist für britische Rheder verhängnissvoll. Angenommen, zwei Schiffe sinken infolge Collision auf hoher See. Trug das britische Schiff die Schuld, so ist sein Rheder dem andern ev. bis zu 15 £ per Br.-R.-T. haftbar. Ist es umgekehrt, die Collision also durch unrichtige Navigirung des Ausländers herbeigeführt, so erfüllt dieser nach dem Gesetz seines Landes die Schadenersatzpflicht durch Verlassen des Schiffes und der Fracht. Beide ruhen aber im erwähnten Falle auf dem Meeresgrunde, folglich ist der Letztere haftfrei, während der britische Rheder bis zu den mehrfach erwähnten Grenzen zur Schadenersatztilgung herangezogen werden kann. Selbst wenn einem englischen Gericht die Beurtheilung der Schadenersatzansprüche unterstellt, ist der britische Rheder benachtheiligt gegenüber seinem continentalen Collegen. Denn jener lässt, falls ihm die Schadenersatzsumme (8 bis 15 £ per T.) zu hoch erscheint, einfach sein Schiff im englischen Hafen zur Deckung zurück, der Brite dagegen wird, weil sein Vermögen im Lande ist, über den Werth des Schiffes und der Fracht hinaus, also persönlich, haftbar gehalten werden. Andererseits genießt der Brite vor ausländischen Gerichten nicht immer das Privilegium, durch Schiff und Fracht, seinen Verpflichtungen nachkommen zu können. Der französische Richter sagt, das Abandoniren ist ein besonderes Recht französischer Staatsangehöriger und geschieht das Unglück ausserhalb der Dreimeilengrenze, so bleibt der Brite nach einheimischem Gesetz haftbar. Das sind unhaltbare Zustände. Ein dringendes Bedürfniss, sagt Mr. M'Arthur, ist eine internationale Einigung des Seerechts.

Sodann geht der Redner auf die Beschlüsse der internationalen maritimen Conferenz in London, ganz besonders auf den angenommenen, von Mr. Gray-Hill gestellten Antrag, ein. Also, wie eingangs erwähnt wurde: »Dem Rheder steht

die Wahl des Systems frei.« Nachdem hierauf noch zwischen der Unterstützung anderer Regierungen den Rhedern ihres Landes gegenüber und den Lasten, welche die britische Regierung den britischen Rhedern seit Jahren auferlegt hat, Vergleiche gestellt sind, bittet der Antragsteller auch diesem zweiten Antrage zustimmen zu wollen.

Als Vertreter der Regierung nahm Sir R. Webster, Attorney-General, Vorsitzender der Internationalen Gesetzes-Vereinigung, insofern Stellung, als er von vorneherein erklärte, den Punkt I nur in der Voraussetzung näher erörtern zu wollen, wenn sich die Antragsteller bereit erklären, den Punkt II vollkommen fallen zu lassen, da dieser für die Regierung unannehmbar sei.

Dem ersten Antrage steht Sir Webster nicht unsympathisch gegenüber. Ganz besonders stimmt er dem Vorschlage bei, der auf reciproker Haftbarkeit beruht. Will man die Haftbarkeit des Rheders dem Dockeigenthümer gegenüber auf 8 resp. 15 £ per T. begrenzen, so muss Gegenseitigkeit herrschen. Auf welcher Basis Das zu geschehen hat, wird Schwierigkeiten bereiten, die zu überwinden, Sache der Antragsteller sei. Die Regierung ist bereit, jeden annehmbaren Vorschlag nach dieser Richtung hin, wohlwollend zu prüfen.

Den zweiten Antrag nennt der Regierungsvertreter, wie schon gesagt, nicht nur unannehmbar, sondern auch im Sinne britischer Schifffahrt-Interessenten eine grosse Schädigung. Folgendes Beispiel zur Illustration: Ein britisches Schiff von 2000 T., mit einem Werth von 40 000—50 000 £, dessen Rheder bis zu 16 000 £ haftbar ist, läuft ein gleichwerthiges französisches Schiff in den Grund, ohne selbst nennenswerth beschädigt zu sein. Nach französischem Gesetz würde der Rheder des gesunkenen Schiffes als Schadenersatz den vollen Werth und die Fracht des wenig beschädigten Schiffes beanspruchen. Im vorliegenden Falle beträgt dieser Anspruch mindestens 50 000 £; nach britischem Gesetz aber nicht mehr als 8 £ per T., also 16 000 £. Jedoch weit mehr, als um dieser offenbaren Schädigung britischer Interessen willen, lehnte die Regierung den Antrag ab, weil er eine zwiefach verschiedene Behandlungsweise für zwei verschiedene Kläger bei demselben Gericht unter gleichen Umständen schaffen würde. Das wäre ein sehr gefährliches Princip und würde anderen maritimen Nationen zu schwersten Repressivmassregeln wohlberechtigte Veranlassung geben. Wenn die Antragsteller behaupten, durch ihren Vorschlag den ersten Schritt zur internationalen Vereinheitlichung des Seerechts zu machen, so ist Das entschieden zu bestreiten.

Der Antrag II wird nach der Rede des Regierungsvertreters zurückgezogen und der Antrag I vom Unterhause nach längeren Berathungen als Amendement zur Merchant Shipping Act 1894 angenommen. Nämlich die im Art. 503 der Merchant Shipping Act 1894 festgesetzte Grenze der Haftbarkeit der Rheder mit Bezug auf Verlust oder Beschädigung von Schiffen, Waaren oder anderer Gegenstände, soll auf alle diejenigen Fälle ausgedehnt werden, wo Verluste oder Beschädigungen an Eigenthum oder Rechten, sei es an Land oder auf See, an festen oder beweglichen Gegenständen, in Folge nachlässiger Navigation oder Manövriren des Schiffes verursacht sind. Die Eigenthümer eines Docks oder Canals, die Behörde eines Hafens oder von Hafenanlagen, sollen, wenn ohne ihr absichtliches Verschulden oder ihre Mitwissenschaft der Verlust oder ein Schaden an einem Schiffe oder Schiffen, an Gütern, Waaren oder anderen Gegenständen, welche auch immer an Bord von Schiffen sind, verursacht ist, nicht haftbar über eine bestimmte Grenze gehalten werden, und zwar nicht höher als 8 £ für jede Tonne des Brutto-Raumgehalts des beschädigten Schiffes. Sodann findet eine genaue Definition statt, was unter »Rheder eines Schiffes« und was unter »Dockeigenthümer« im Sinne dieses Gesetzes zu verstehen ist.

Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts.*)

Verhältniss des Art. 27 der Kaiserl. Verordnung zu der Anmerkung zu Art. 21. — Die Vorschrift dieser Anmerkung gilt nicht nur für Fälle, wo das ausweichpflichtige Schiff durch nicht zu seiner Verantwortung stehende Umstände am rechtzeitigen Ausweichen behindert war, sondern auch für Fälle, wo dies schuldbarer Weise unterblieb.

Rhederei des englischen Dampfschiffes »Hillcrag« gegen die Rhederei des holländischen Dampfschiffes »De Ruyter«.

Der englische Dampfer »Hillcrag« und der holländische Dampfer »De Ruyter« sind in der Nacht vom 2./3. October 1898 zwischen 2 und 3 Uhr Morgens in der Nordsee auf kreuzenden Cursen — (der nach Hamburg bestimmte »Hillcrag« steuerte SO $\frac{1}{2}$ S, der nach Dordrecht bestimmte »De Ruyter« SW $\frac{1}{4}$ S) — gegen einander gelaufen.

Das O. L. G. I entsprach am 7. Febr. 1900 der Klage.

Gründe: Für die Entscheidung des Berufungsgerichts steht fest, dass die Annäherung des »De Ruyter« und des »Hillcrag« sich auf Cursen vollzogen hat, die sich in einem Winkel von etwa 6 Strich (oder etwas mehr als 6 Strich) kreuzten und dass »De Ruyter« das rothe Licht des »Hillcrag« über Steuerbord, letzterer das grüne Licht über Backbord sah. »De Ruyter« hatte also dem Art. 19, der »Hillcrag« dem Art. 21 der internationalen Vorschriften zur Verhütung von Schiffscollisionen zu gehorchen.

Erwiesen ist, dass »De Ruyter« seiner Verpflichtung, dem »Hillcrag« aus dem Wege zu gehen, in unentschuldbarer Verkennung der nicht zu missdeutenden Situation nicht nachgekommen ist und dadurch an seinem Theile unzweifelhaft die Collision verschuldet hat.

Andererseits steht fest, dass der »Hillcrag« seine Verpflichtung, Curs und Geschwindigkeit beizubehalten, getreulich befolgt hat. Zum Vorwurfe wird ihm gemacht, dass er an dieser dem gesetzwidrigen Verhalten des »De Ruyter« gegenüber nutzlosen und gefahrbringenden Treue in der Befolgung des Gesetzes unverständig lange festgehalten und dadurch die ihm im Art. 27, bezw. in der Anmerkung zu Art. 21 der internationalen Vorschriften auferlegte Pflicht, unter solchen Umständen vom Regelgebot ausnahmsweise abweichen und seinerseits zur Abwendung unmittelbarer Gefahr zweckdienlich manövriren zu müssen, schuldhafter Weise zu lange versäumt und sich dadurch zum Mitschuldigen an dem eingetretenen Zusammenstosse der Schiffe gemacht habe.

Diesen Vorwurf hat der Sachverständige und, ihm folgend, das L. G. für begründet erklärt und deshalb die Klage abgewiesen. Gegen den Vorwurf zurechenbarer Mitschuld des »Hillcrag« und die sich darauf gründende Klagabweisung richtet sich die Berufung der Klägerin. Sie bekämpft, ohne in Abrede zu stellen, dass sich durch ein frühzeitigeres Manövriren des »Hillcrag«, wenn man sicher gewesen wäre, dass der »De Ruyter« nicht manövriren werde, der Zusammenstoss würde haben vermeiden lassen, die Ansicht, dass die Versäumung des richtigen Zeitpunktes, in welchem der »Hillcrag« sich nicht länger an das Gebot des Art. 21 hätte gebunden erachten sollen, als eine ungerechte und den practischen Schwierigkeiten der Situation, unter welcher der Führer des »Hillcrag« den verantwortungsvollen Entschluss zum Durchbrechen der gesetzlichen Normalvorschrift fassen musste, nicht gebührende Rechnung tragende, und verlangt, dass der Führer des »De Ruyter« für den allein schuldigen Theil erklärt werde. Die Berufung ist begründet.

Was zunächst das Verhältniss des Art. 27 zu der dem Art. 21 beigegebenen »Anmerkung« anbetrifft, so enthält letztere nur eine Anwendung der im Art. 27 — ebenso wie im Art. 29 — gegebenen allgemeinen Vorschrift auf den Specialfall einer sich nach Maassgabe des Art. 21 vollziehenden Schiffsbewegung, der Vorschrift, dass die Befolgung der Ausweichregeln keine blinde und schematische, sondern stets den besonderen Umständen des Einzelfalles nach Maassgabe dessen, was nautische Einsicht und Vorsicht zur Erreichung des Zweckes (Verhinderung des Zusammenstosses) ersichtlich erfordern, Rechnung tragende sein soll. Keineswegs will die »Anmerkung« nur für die Fälle gelten, wo das ausweichpflichtige Schiff durch äussere, nicht zur Verantwortung seines Führers stehende Umstände an rechtzeitiger Aus- und Durchführung eines Ausweichmanövers behindert ist. Sie trifft ebensowohl die Fälle, wo das rechtzeitige Ausweichmanöver in Folge von Unaufmerksamkeit oder Urtheilsunfähigkeit des Schiffsführers unterbleibt. Auch solche subjective, in der Person des Schiffsführers liegende Ursachen gehören zu den »anderen Ursachen«, von denen die Anmerkung redet, wenn sie sagt:

»Wenn jedoch in Folge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen zwei Fahrzeuge einander so nahe gekommen sind, dass ein Zusammenstoss durch Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Fahrzeuges allein nicht vermieden werden kann, so soll auch das andere Fahrzeug so manövriren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstosses am dienlichsten ist (vergl. Art. 27 und 29).«

Die Situation, in der sich der »Hillcrag« dem »De Ruyter« gegenüber befand, wurde also durch den Art. 21 und durch die speciell zu diesem Artikel gegebene »Anmerkung« erschöpfend geregelt und beherrscht. Eines weiteren Rückgriffes auf Art. 27 oder Art. 29 bedarf es zur Aburtheilung des vom Führer des »Hillcrag« bewiesenen Verhaltens nicht. Die Art. 27 und 29 können im vorliegenden Falle andere als die bereits in der »Anmerkung« zu Art. 21 vorausgesetzten Gesichtspunkte nicht gewähren.

Hiernach hatte der »Hillcrag« angesichts des ihm etwa vier Strich über Backbord in Sicht befindlichen grünen Lichtes des »De Ruyter«, den er am Toplichte als Dampfer erkannte, seinen Curs und seine Geschwindigkeit so lange unverändert beizubehalten, bis die Fahrzeuge einander so nahe gekommen waren, dass ein Zusammenstoss durch Manöver des »De Ruyter« allein nicht mehr vermieden werden konnte. Dann, aber auch erst dann und nicht etwa schon früher, war der Moment gekommen, wo der »Hillcrag« zu einem Manöver schreiten durfte und — allerdings schreiten musste.

Es liegt von vornherein auf der Hand, dass die correcte Bestimmung dieses Moments, vollends zur Nachtzeit, wo die Schätzung der Entfernung von Schiffslichtern erfahrungsmässig höchst unsicher zu sein pflegt, von ganz ausserordentlicher Schwierigkeit und zwar gerade dann ist, wenn die Schiffe sich verhältnissmässig lange und von weither in Sicht haben, wie es hier der Fall war. Der zum Curshalten verpflichtete Schiffer soll nicht nur eine unsichere Distanzschätzung vornehmen, sondern er soll zugleich nicht blos mit der Manövrirfähigkeit seines eigenen Schiffes, vielmehr auch mit der Möglichkeit rechnen, dass das andere Schiff noch immer im Stande sein dürfte, ihm aus dem Wege kommen zu können. Er soll, auch wenn er den Eindruck gewonnen hat, die Annäherung sei soweit vorgeschritten, dass er jetzt seinerseits mit einer Curs- oder Fahrt-Änderung noch eben würde freikommen können, falls er nur sicher sein dürfte, dass das andere Schiff nichts mehr unternehmen werde, noch weiter mit der peinlichen Eventualität rechnen, dass der Andere vielleicht gerade jetzt manövriren wolle und soll sich im Hinblick auf diese Even-

*) Auszug aus der „Hanseatischen Gerichtszeitung“.

ualität hüten, den günstig scheinenden Zeitpunkt rücksichtslos auszunutzen, wo er bei weiterem Ausbleiben eines gegnerischen Manövers noch durch ein seinerseits rasch ausgeführtes Manöver freizukommen sicher sein dürfte. Denn er könnte oben gerade dadurch, wenn gleichzeitig auch der zum Ausweichen verpflichtete Gegner in ein Manöver eintritt, den Erfolg dieses Manövers zu Schanden und vielleicht die Collision unvermeidlich machen. Er soll also auch in diesem spannenden Momente, wo ihm so zu sagen schon der Boden unter den Füßen brennt, die Rücksicht auf ein noch mögliches gegnerisches Manöver bis zum äussersten Punkte fortsetzen, da er sich sagen muss, dass so lange, als er es noch sicher in der Hand hat, dem Curs und Fahrt nicht ändernden Gegner ausweichen zu können, auch dieser im Stande sein wird, der Ausweichpflicht im Vertrauen auf die Pflichterfüllung des vom Gesetze zur Beibehaltung seines Curses und seiner Geschwindigkeit bestimmten Schiffes noch immer zu genügen. Er soll also — das verlangt das Gesetz — so lange er noch mit der Ausführbarkeit eines erfolgsohneren Manövers des ausweichpflichtigen Gegners zu rechnen hat, seinerseits immer weiter mit unveränderter Fahrt in unveränderter Richtung vorwärts gehen, obschon er von Secunde zu Secunde die Entfernung kleiner und die Gefahr grösser werden sieht, bis er erkennt, dass kein dem Gegner noch mögliches Manöver allein mehr im Stande sein wird, den Zusammenstoss zu verhüten. Dann erst ist der erlösende Augenblick gekommen, wo das Gesetz ihm gestattet, nun aber auch zugleich von ihm fordert, dass er sofort das ihm noch Mögliche zur Abwendung der Collision thue.

Es liegt auf der Hand, wie ausserordentlich schwierig es ist, hier den rechten Augenblick zu treffen. Und es leuchtet ohne Weiteres ein, wie gerade der Pflichtgetreue, der es gewissenhaft vermeiden will, vorschnell, d. h. schon dann zu handeln, wenn auch der zum Handeln verpflichtete Gegner noch erfolgreich manövriren könnte, Gefahr läuft, den Moment zu verpassen, wo er des alleinigen Erfolges eines ihm möglichen Manövers noch sicher sein dürfte.

Diese Schwierigkeit im Erkennen des geeigneten Augenblicks verlangt, wenn es sich um den Vorwurf handelt, dass ein ungeeigneter Augenblick schuldhaft gewählt sei, weitgehende Berücksichtigung. Muss man schon in denjenigen Fällen, wo der zum Curshalten verpflichtete Schiffer durch das Zögern des Gegners etwas vorzeitig die Ueberzeugung fasst, dass er handeln müsse, weil der Gegner untätig bleibe und sich hierdurch zu einem Rudermanöver drängen lässt, mit dem er ein gleichzeitig beginnendes, ihm noch nicht wahrnehmbar gewordenes Rudermanöver des Gegners, durch das andernfalls die Collision wahrscheinlich noch eben hätte vermieden werden können, durchkreuzt, dem Umstande Rechnung tragen, dass, wie das R. G. im Collisionsfalle »Sophie« c. »Hohenstaufen« s. Z. mit Recht betont hat, das Gesetz eine Vorschrift für den handelnden Menschen ist und folglich auch das Gebot, dass das Curs haltende Schiff unter gegebenen Voraussetzungen vom Curs abweichen soll, sich an die Einsicht des Schiffers wendet und nicht von ihm verlangt, dass er anders als nach Maassgabe der Sachlage, wie sie ihm erscheint, handeln soll, so hat man vollends da, wo (wie im vorliegenden Falle) der Schiffer mit anerkannter Selbstbeherrschung die durch das Zögern des Gegners verschuldete peinigende Steigerung der Gefahr bis auf's Äusserste trägt, um nicht durch vorzeitiges Eingreifen die immer noch zu erwartenden Maassnahmen des Gegners zu irritiren, keine Berechtigung, ihm ohne Weiteres daraus, dass er hierbei den geeigneten Moment zum Eingreifen verpasst und mit seinen schliesslichen Manövern den Erfolg, der Collision zu entgehen, nicht mehr erreicht, ein Verschulden, d. h. den Vorwurf zu machen, dass er es in nicht zu entschuldigendem Maasse an der nöthigen Einsicht und Entschlossenheit habe fehlen lassen.

Der auf den Beschlüssen der internationalen Washingtoner Conferenz beruhende jetzige Art. 21 der Seeregeln hat gegenüber dem Art. 22 des früher geltenden Gesetzes, der dem Schiffe, dem ausgewichen werden sollte, nur die Beibehaltung des Curses befahl, die Sicherheit der Entschliessung des ausweichpflichtigen Schiffes in der Wahl des geeigneten Manövers erhöht, indem er dem Curshalter befiehlt, auch seine Fahrt unverändert zu lassen (seine »Geschwindigkeit« beizubehalten). Dem früheren Streite, ob das ein nothwendiges und selbstverständliches Erforderniss für erfolgsohneres Manövriren des ausweichpflichtigen Schiffes sei, ist damit ein Ende gemacht. Die Gebundenheit des Curshalters aber ist gesteigert, das Feinliche seiner Lage verschärft. Er kann nicht mehr gutgläubig in der Meinung, es sei ihm das gestattet, das Tempo seiner Fahrt verlangsamen, um dem Gegner mehr Zeit für ein Rudermanöver zu gewähren, so lange die Situation sich noch nicht zu dem in der »Anmerkung« zum Art. 21 vorausgesetzten Character zugespitzt. Um so mehr hat der Curshalter jetzt Anspruch darauf, dass der Ausweichpflichtige die Ungewissheit, der Situation für den Curshalter nicht unnöthiger Weise verzögert, und um so weniger ist der Ausweichpflichtige, der seine Pflicht nicht rechtzeitig erfüllt und durch sein Verschulden den Gegner in der marternden Ungewissheit lässt, ob er der strengen Regelvorschrift noch länger gehorchen oder sie durchbrechen soll, berechtigt, ihm ein versäumtes Erfassen des hierzu geeigneten Augenblicks als Verschulden vorzuwerfen. Dazu bedarf es des Nachweises ganz eclatanter Sorglosigkeit oder Unaufmerksamkeit des Curshalters. Daran fehlt es im vorliegenden Falle. Auf Seiten des »Hillcrag« liegt allerdings ein Fehlgrieff im Urtheil über den gegebenen Augenblick zum Handeln vor. Das hat der Erfolg bewiesen. In Rücksicht auf die grosse Schwierigkeit, diesen Augenblick auf der Schneide zwischen dem »zu früh« und »zu spät« glücklich zu erfassen, muss der Fehlgrieff aber bei gerechter Würdigung der Situation, wie sie für den Führer des »Hillcrag« bestand, als entschuldbar gelten.

Das Gutachten des Sachverständigen erkennt die Schwierigkeit, den rechten Zeitpunkt bei der Unsicherheit der Schätzung von Lichterdistancen zu treffen, principiell an, ist aber der Meinung, dass im vorliegenden Falle die zur Verfügung gewesene Zeit dem Führer des »Hillcrag«, als er an der unveränderlich bleibenden Peilung der Lichter des Gegendampfers bei sich stetig verringernder Entfernung die entstehende und wachsende Gefahr erkannte, reifliche Ueberlegung gestattet und ihm die Einsicht leicht gemacht habe, dass er Backbord-Ruder legen dürfe, ohne irgend welche Maassregeln, die der Gegendampfer noch hätte ergreifen können, zu durchkreuzen. Dem ist das L. G. gefolgt. Mit dieser Argumentation wird man aber der Lage des »Hillcrag« nicht gerecht.

Schiffbau.

Stapellauf. Der auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. (vorm. Janssen & Schmiliusky A.-G.), Steinwärder, für die Sylter Dampfschiffahrts-A.-G. neu erbaute Dampfer »Frisia« wurde am 28. April zu Wasser gelassen. Das für den ständigen Verkehr zwischen der Hoyer Schleuse und Munkmarsch, Westerland-Sylt, bestimmte Schiff ist sowohl zur Passagierfahrt wie auch für den Frachtverkehr eingerichtet. Die Dimensionen der »Frisia« betragen: 39,2m × 5,6m × 10,1m. Da das Schiff über die Watten fahren soll, so ist der Tiefgang auf nur 84 cm bemessen worden. Eine geneigt liegende Compound-Radschiffmaschine mit Oberflächencondensation von 150 indicirten Pferdekraften soll eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten erzeugen.

Stapellauf. Der Schraubendampfer »Dagmar« für Rechnung der Russisch-Baltischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Riga von Helsingfors Jernskib og Maskinbyggeri gebaut, wurde am 28. April zu Wasser gelassen. Das Schiff, zur höchsten Classe des Britischen Lloyds unter »special survey« gebaut, misst: 290'0" X 42'6" X 20'7 1/2". Die Maschine wird eine 3 fache Expansions-Maschine mit Oberflächencondensation von 900 I. P. S. Gleichzeitig wurde der Kiel für einen Passagierdampfer für die Route Esbjerg—Parkeston gestreckt.

Probefahrt. Am 26. d. M. machte der bei F. Schichau, Danzig, erbaute Passagier-Lloydampfer »Grosser Kurfürst« seine Abnahme-Probefahrt in freier Ostsee. Es wurde von Morgens bis zum späten Nachmittag ununterbrochen gedampft und dabei trotz des starken Sturmes und der ziemlich hochgehenden See eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 3/4 Knoten erreicht. Das Schiff wurde sofort übernommen. Es hat ein Displacement von 22 000 Tons und ist das bisher grösste Schiff, das an der Ostsee gebaut wurde. Die Doppelschraubenmaschinen sind Schichau'sche Quadruplemaschinen, die tadellos ruhig arbeiten. Das Schiff ist im Stande über 3000 Passagiere aufzunehmen. Dasselbe tritt bereits am 5. Mai cr. seine erste Reise nach New-York an.

Vermischtes.

Prüfungswesen. In Leer beginnt Freitag den 25. Mai d. J., Morgens 8 Uhr, eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt; Meldungen dazu nimmt bis zum 24. e. m. der Navigationslehrer, Herr Hahn in Leer entgegen.

Prüfungswesen. Die Termine der nächsten Seesteuermannsprüfungen fallen:

in Grabow a. O. auf den	6. Juni
» Pillau	» » 15. »
» Danzig	» » 23. »
» Barth	» » 23. August.

Mit der Prüfung in Pillau wird eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt verbunden werden. Im Anschluss an jede der erwähnten Prüfungen findet eine Prüfung in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen statt. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt der Königl. Navigationsschul-Director, Herr Holz in Danzig entgegen.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit von 1.—31. März 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 33 Dampfer, 52 Segler 1899 und 38 Dampfer, 75 Segler 1900, Beschädigungen: 395 Dampfer, 189 Segler in 1899 und 356 Dampfer und 172 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im März 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 1 Dampfer, 7 Segler; britische 25 Dampfer, 27 Segler; dänische 6 Segler; deutsche 4 Dampfer, 7 Segler; ägyptische 1 Dampfer; französische 2 Dampfer, 8 Segler; italienische 1 Dampfer, 2 Segler; niederländische 2 Segler; norwegische 3 Dampfer, 13 Segler; russische 3 Segler und unbekannt 1 Dampfer. Zusammen 38 Dampfer und 75 Segler.

Schiffsunfälle an der deutschen Küste Das 1. Heft des Jahrgangs 1900 der »Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs« bringt eine Abhandlung über die Schiffsunfälle an der deutschen Küste während des Jahres 1898, d. h. über diejenigen zur amtlichen Kenntniss gelangten Unfälle, von denen

Schiffe an der deutschen Küste selbst, auf dem Meere in einer Entfernung von nicht mehr als 20 Seemeilen von der Küste oder auf den mit dem Meere in Verbindung stehenden, von Seeschiffen befahrenen Binnengewässern im Jahre 1898 betroffen wurden. Derartige Unfälle sind im ganzen 345 gezählt, die (bei 113 Collisionen zwischen je 2, 6 zwischen je 3, 2 zwischen je 4 und 1 zwischen 5 Schiffen, sowie 1 Zusammenstoss mit einem Kriegsschiff) 480 Schiffe betrafen. Die Erhebungen der vier vorhergehenden Jahre hatten ergeben: für 1897 383 Unfälle und 520 betroffene Schiffe, für 1896 351 Unfälle und 464 betroffene Schiffe, für 1895 391 Unfälle und 529 betroffene Schiffe und für 1894 354 Unfälle und 463 betroffene Schiffe. Die Unfälle zeigen demnach von 1894 auf 1895 eine starke Zunahme, 1896 eine erhebliche Verminderung, 1897 eine nicht unbedeutende Vermehrung und 1898 wieder eine grössere Abnahme. Nach der Zahl der betroffenen Schiffe hat das Jahr 1895 alle übrigen übertroffen. Im Allgemeinen nimmt mit dem Anwachsen des Schiffsverkehrs in den deutschen Häfen, wodurch sich hauptsächlich die steigende Zahl Schiffszusammenstösse erklärt, die Zahl der Unfälle an der Küste zu, doch wirken in den einzelnen Jahren auch besonders ungünstige Witterungsverhältnisse, so in den Jahren 1894, 1895 und 1898 schwere Stürme mit, die Unfälle zu vermehren. Von den betroffenen Schiffen sind im Jahre 1898: 71 (1897: 48; 1896: 51; 1895: 74; 1894: 50) gänzlich verloren gegangen, 263 wurden theilweise beschädigt, 144 blieben unbeschädigt, und von 2 Schiffen ist über den Ausgang des Unfalls nichts ermittelt worden. Der Verlust an Menschenleben (42) ist der geringste im ganzen fünfjährigen Zeitraum. Der Durchschnitt der vier Vorjahre ist um 17 grösser als die Verlustziffer des Jahres 1898, die sich auf 0,59 pCt. aller an Bord gewesenen Personen (soweit deren Zahl bekannt war) gegen 0,58 pCt. im Vorjahre, 0,64 pCt., 1,12 pCt. und 0,75 pCt. in den Jahren 1896, 1895 und 1894 berechnet. Von der Gesamtzahl der nachgewiesenen Schiffe sind 1898 127 gestrandet, 2 gekentert, 24 gesunken, 258 in Collision gerathen und 69 wurden von Unfällen anderer Art betroffen. 145 Unfälle ereigneten sich im Ostseegebiet (1,81 auf je 10 Seemeilen Küstenstrecke), 200 im Nordseegebiet (6,78 auf je 10 Seemeilen Küstenstrecke). 327 der betroffenen Schiffe fuhren unter deutscher, 152 unter fremder Flagge, während von einem Schiff die Nationalität nicht ermittelt wurde. Unter den infolge der Unfälle gänzlich verloren gegangenen Schiffen befanden sich 49 deutsche und 22 fremde Schiffe.

K.— Die im Jahre 1899 im deutschen Reich ausgefertigten Schiffsmessbriefe. Das Reichsamt des Innern hat unlängst eine Uebersicht über die Zahl der im Jahre 1899 ausgefertigten Schiffsmessbriefe veröffentlicht, nach der in dem verfloßenen Jahre im ganzen deutschen Reiche 1006 Messbriefe ausgestellt worden sind, wobei unter den Dampfschiffen insofern eine Unterscheidung gemacht worden ist, als die Messbriefe für deutsche Dampfschiffe in gewöhnlicher Fahrt mit Abzügen für Maschinen- und Kohlenräume nach den deutschen Vorschriften mit a, Messbriefe für die Dampfer für die Fahrt durch den Suez-Canal mit b bezeichnet sind. Nach dieser Uebersicht sind in dem genannten Jahre Messbriefe ausgefertigt von den Ausfertigungsbehörden: In Danzig für 2 Segler, 14 Dampfer Classe a, 4 Dampfer Classe b, im Ganzen 20 Schiffe, alle für deutsche Rechnung; in Stettin 46 Segler, 22 Dampfer nach Classe a, 1 nach Classe b, für deutsche Rechnung, sowie 2 Segler und 3 Dampfer nach Classe a, für fremde Flaggen, im Ganzen 74; in Stralsund für einen Segler; in Schleswig für 69 Segelschiffe, 31 Dampfer nach Classe a, 7 nach Classe b für deutsche Rheder und 8 Dampfer nach Classe a für fremde Flagge, im Ganzen 115 Schiffsmessbriefe; in Stade für 19 Segler und 21 Dampfer Classe a unter deutscher Flagge und 1 Dampfer

Klasse a unter fremder Flagge, in Summa 41 Schiffe; in Aarich für 36 Segelschiffe, 4 Dampfer nach Classe a, 1 Dampfer nach Classe b für deutsche Rheder und 5 Segler für das Ausland, in Summa 46 Schiffe; in Rostock für 5 Segler, 11 Dampfer nach Classe a, 4 nach Classe b, im Ganzen 20 Schiffe; in Wismar 1 Segler und 1 Dampfer Classe a für die deutsche Flagge, 1 Segler für das Ausland, im Ganzen 3 Schiffe; in Oldenburg für 51 deutsche Segler, 4 deutsche Dampfer Classe a und 15 ausländische Segler, im Ganzen 70; in Lübeck für 4 deutsche Segler, 3 deutsche Dampfer nach Classe a, 2 do. nach Classe b, 1 fremden Segler und 1 fremden Dampfer nach Classe a, im Ganzen 11 Schiffe; in Bremen für 41 Segler und 25 Dampfer Classe a unter deutscher Flagge und für 4 fremde Segler, im Ganzen 70 Messbriefe; in Hamburg für 89 Segler, 44 Dampfer nach Classe a, 22 nach Classe b, alles für deutsche Rheder, sowie für 40 Segler und 7 Dampfer Classe a unter fremden Flaggen, insgesamt 202 Messbriefe; in Berlin für 3 deutsche Dampfer nach Classe a, 1 do. nach Classe b und 1 fremden Dampfer nach Classe a, in Summa 5 Messbriefe. Im Ganzen somit von den Ausfertigungsbehörden 678 Schiffe.

Von den Vermessungsbehörden wurden ferner Messbriefe ausfertigt: In Danzig für 2 Dampfschiffe unter deutscher Flagge; in Stettin für 123 Segler und 2 Dampfschiffe unter deutscher, 6 Segler und 8 Dampfer unter fremder Flagge; in Flensburg für 11 deutsche Segler, 1 deutschen Dampfer; in Kiel für 10 deutsche Segler, 4 deutsche Dampfer; in Altona für 38 deutsche Segler, 2 deutsche Dampfer; in Emden für 57 deutsche Segler, 5 deutsche Dampfer; in Rostock für 1 deutschen Segler; in Wismar für 1 deutschen Segler; in Brake für 1 deutschen Segler; in Lübeck für 1 deutschen Segler und 2 deutsche Dampfer, in Bremerhaven für einen fremden Dampfer und in Hamburg für 31 Segler, 21 Dampfer. Im Ganzen 328 Messbriefe. Hierzu die obigen 678; macht im Ganzen 1006 Messbriefe, die im verflossenen Jahre in Deutschland für Schiffe ausgestellt wurden, unter denen sich 42 für die Fahrt durch den Suez-Canal und 104 für fremde Schiffe befanden. Ausserdem wurden noch 19 Specialausweise für italienische Häfen durch das Schiffsvermessungsamt ausfertigt.

Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer in Amerika.

Aus New-York schreibt man dem »Hambg. Corr.«: Das Bundes-Appellationsgericht in Washington hat eine Entscheidung gefällt, wonach unter amerikanischem Gesetz kein Schiffseigenthümer für Schaden verantwortlich gehalten werden kann, der durch seine oder seiner Angestellten Nachlässigkeit den Fahrgästen auf hoher See zugefügt wird, während die Bundesgesetze den Eisenbahnen, Dampfergesellschaften und anderen Vermittlern des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Landesgrenzen strenge Verantwortlichkeit für die Sicherheit ihrer Fahrgäste auferlegen. Die Klage, über die das Appellationsgericht zu entscheiden hatte, richtete sich gegen die »Compagnie Générale Transatlantique«, deren Schiff »Bourgoigne« bekanntlich am 4. Juli 1898 mit fast fünfhundert Menschen unter Umständen zu Grunde gegangen ist, die nicht gerade ein günstiges Licht auf die Führung des Schiffes und die Disciplin seiner Mannschaft warfen. Unter den vielen dabei umgekommenen amerikanischen Fahrgästen befand sich einer, dessen Nachlassverwalter namens der Erben die Gesellschaft auf Entschädigung verklagt hat. Das Gericht erklärt nun, dass in einem Falle wie dem vorliegenden weder das amerikanische Seegesetz noch das englische Gemeinrecht irgend welche Hilfe gewähre. Das in Frankreich geltende Gesetz, auf das sich der Kläger berufe, könne in den Vereinigten Staaten nicht zur Anwendung gebracht werden. Das Gericht lehnt sich bei seinem Wahrspruch an frühere Entscheidungen amerikanischer Gerichte an, die im gleichen Sinne lauten. Allerdings war in den früheren Klage-

fällen niemals ein ausländisches Gesetz angerufen worden, und es ist daher noch eine entfernte Möglichkeit vorhanden, dass das Bundesobergericht den Fall anders entscheidet. Aber da der Vertrag der Fahrgäste mit der Gesellschaft in Amerika abgeschlossen worden war, wird sich auch die höchste Instanz an die amerikanische Gesetzgebung halten.

Aus Rio de Janeiro wird der »W. Ztg.« geschrieben: Sämmtliche im vergangenen Jahre hier angekommenen Segelschiffe bis auf die »Thekla« des Hamburger Rheders E. J. Arn. Siemers, die mit Eisenerzen beladen ausfuhr, haben hier Kohlen etc. ausgeladen, dann Ballast gekauft und sind damit meist nach Chile gesegelt. Bei der Frachtbemessung für die Kohlen usw. hierher und die Rückfracht von Chile aus, muss der theure Kauf von Ballast hier (per Tonne 4500) eine Steigerung bewirken. Das Beispiel der oben erwähnten »Thekla« hat gezeigt, dass hier jetzt Mangan-Eisen-Erde in grossen Quantitäten zu haben ist, und die Segelschiffahrt von hier aus jetzt eine in Deutschland, England, Belgien und Holland sehr gesuchte Rückfracht finden kann. Die »Thekla« erhielt sogar 5000 Tons Rückfracht à 17 sh. Es wäre wünschenswerth, wenn diese Thatsache in den Kreisen der Rheder bekannt würde.

Aus dem Bericht der Dampfergesellschaft »La Veloce«, Genua, für das abgelaufene Geschäftsjahr ist hervorzuheben: Obgleich in 1899 nur 103 Hin- und Rückreisen stattgefunden, gegen 125 in 1898, wurde doch dasselbe Erträgniss in der Güterbeförderung erzielt wie im Vorjahre. Dieses günstige Resultat war eine Folge der Verkehrseinstellung auf den bisher unrentablen Linien und Aenderungen auf den weiter betriebenen dergestalt, dass jede einzelne Reise mit Nutzen abschloss, was für die Zukunft das Beste hoffen lässt. Dabei hatte das Unternehmen mit zahlreichen Unfällen und Quarantänenvorschriften zu kämpfen, die eine freie Entwicklung nicht immer zulassen. Namentlich der Verkehr nach Argentinien, aber auch der nach dem La Plata und Brasilien hat einen erfreulichen Aufschwung genommen; dagegen litt der Verkehr mit Centralamerika wegen der gesunkenen Preise für Caffé. Falls die von der Regierung eingebrachten Gesetze über Abänderung der Schifffahrtprämien sowie über das Auswanderungswesen ohne Amendements seitens des Parlaments zur Annahme gelangen sollten, würden durch dieselben der Gesellschaft schwere Schädigungen bereitet werden. Dank den eingeführten Reformen konnten trotz der gleichen Verkehrshöhe doch wesentliche Ersparnisse in den Ausgaben erzielt werden, obgleich die ergriffenen Massregeln erst allmählich im Laufe des Jahres in Kraft treten konnten. Die oben erwähnten Quarantänehindernisse erforderten an Spesen 79 138 L., zwei Schiffshavarien 120 643 L., zwei seit langer Zeit anhängige Prozesse 150 000 L. und ferner war eine ausserordentliche Ausgabe durch die bedingte Neuorganisation in Höhe von 211 445 L. erforderlich. Drei ältere Dampfer, die abgestossen wurden, erbrachten gegen den Buchwerth einen Verlust von 1 238 780 L. Dagegen wurden »Piemonte« und »Etruria«, beide im Jahre 1895 erbaut, neu beschafft und ausserdem der Gesamtrest der Obligationenschuld der Veloce vollständig getilgt. Wären nicht die oben angeführten, nicht wiederkehrenden Verluste zu verzeichnen gewesen und zwar mit dem bedeutenden Betrage von 1 600 226 L., so hätte der Betrieb, statt mit einem Verlust von 188 782 L., mit einem ansehnlichen Nutzen abgeschlossen. Um den Actionären wieder eine Dividende zukommen zu lassen, plant die Verwaltung die Einberufung einer demnächstigen ausserordentlichen Hauptversammlung, der eine Herabsetzung des Actien Capitals, dem wahren Werthe der Schiffe entsprechend und zur Tilgung der Unterbilanz, vorgeschlagen werden soll.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 26. April abgehaltenen Versammlung waren an Eingängen zu verzeichnen: ein Schreiben von dem Seemanns-Amt aus Bremen; ferner Zuschriften von Mitgliedern aus Colombo, Nowchwang, Barry Dock Antwerpen, Cuxhaven, Brunshausen, Kiel, Berlin und hier. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass der Verein wiederum zwei hochgeehrte Mitglieder durch den Tod verloren habe, es seien dies die Herren Capt. G. B. Wallenstein und G. E. Gebert. Die Versammlung ehrte das Andenken der in ihrem Berufe verstorbenen Mitglieder in der üblichen Weise. Der Versammlung wurde bekannt gegeben, dass die H.-A.-L. vorerst ihren Dampfer »Batavia« mit einer Tieflade-Linie versehen habe. Von der Versammlung wurde dieser Schritt mit Freuden begrüsst und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass diesem guten Beispiele andere deutsche Rhedereien baldigst folgen möchten. Verlesen wurde sodann aus der »Hansa« die Seeamts-Verhandlung über den Unfall auf der eisernen Bark »Billie.« Hierauf wurde dann noch ein Telegramm aus einem der hiesigen Blätter verlesen, aus welchem zu ersehen war, dass die Commissions-sitzungen zu der Seemanns-Ordnung ihren Anfang genommen hätten. Es wurden hierzu einige Anträge gestellt, welche mit grosser Majorität angenommen wurden. Nach Besprechung einiger interner Angelegenheiten wurde, nachdem der Vorsitzende auf die am Sonntag, den 6. Mai, stattfindende gemütliche Zusammenkunft der Mitglieder hingewiesen hatte, die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Das Cadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyd Herzogin „Sophie Charlotte“. Von Dr. phil. Friedr. Purlitz Bremerhaven, 1900. Verlag von Georg Schipper. Mit farb. Umschlag und Titelbild. Preis M 1.—.

Das nach officiellen, also durchaus authentischem Material verfasste Schriftchen legt in klarer, anschaulicher Weise dar, wie die Frage des Officier-Ersatzes für unsere stündig wachsende Dampferflotte gegenüber dem ebenso stetigen Rückgange der Segelschiffahrt in den letzten Jahren eine brennende geworden ist. Es führt ferner aus, wie der Norddeutsche Lloyd bei der Lösung dieser Frage bahnbrechend voranging, indem er ein eigenes Cadetten-Schulschiff in Dienst zu stellen beschloss. Sodann werden die Bedingungen für den Eintritt als Cadett auf diesem Schiffe mitgeteilt und im Anschluss daran die Beförderungsaussichten der so ausgebildeten jungen Leute erörtert. Auch der parallel gehenden Bestrebungen des deutschen Schulschiff-Vereins wird gedacht. Die Ausstattung des Heftes ist originell.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 20. April 1900.

Zweifelloos war die Abnahme des Volumens an abgeschlossenen Geschäften zu gewissem Theil auf die Ostertage zurückzuführen. Unter gewöhnlichen Umständen würde wahrscheinlich eine begleitende Räumteanhäufung einen drückenden Einfluss auf die Frachten ausgeübt haben; die geringen Dampfer-Abschlüsse an unseren Küsten haben das Eintreten einer solchen Erscheinung verhindert. Die Nachfrage von Getreidebooten ist sehr flau, immerhin halten sich die Raten auf 3 s 9 d nach Cork f. O. und 3 s 3 d nach ausgesuchten Häfen. Die Nachfrage nach Dampfern für Stückgutladung hat von Golfhäfen stark abgenommen und seitdem eine Anzahl weiterer Abschlüsse von Timber-Häfen bewirkt sind, ist der Bedarf vom Süden nicht mehr erheblich. — Der Markt für Schiffe in langer Reise behauptet seine Festigkeit in Folge andauernden Mangels an passender Räumte, und, obgleich nur wenige Abschlüsse bewirkt sind, macht sich ein weiterer Aufschwung in Kistenöl-Frachten bemerkbar. Lumber-Raten sind ebenfalls fest, \$ 13 sind vom Golf, \$ 10 von den östlichen Häfen geboten. In anderen Linien ist absolut nichts Neues zu erwähnen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 ³ / ₄ d	22/6	15/	12/6
London,	4d	22/6	16/3	15/
Glasgow,	4d	22/6	13/9	15/
Bristol	4d	22/6	15/	15/
Hull	4 ¹ / ₂ d	22/6	17/6	15/
Leith	5 ¹ / ₂ d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5d	25/	17/6	15/
Hamburg	65 s	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3/6	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/6	35 cts.	25c.	\$ 8
Antwerpen	4d	21/3	15/	15/
Bremen	55 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	2/6	25/	15/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 5—32 d. — Bremen 35 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/0	3/9	3/3	3/3	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2/3a3/4 ¹ / ₂	.....	28 c.	.....	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	25a20c.	23c.	16c.	26 ¹ / ₂ c.	.....	.....

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekkräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Montagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdange«, »Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanesische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 19.

Hamburg, den 12. Mai.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Versandung des Hafens von Memel. — Der Hafen Laurenço-Marques. — Die Seemannsordnung und der Seemannsverband. — Erstes Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins. — Seemannsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte.

Auf dem Ausguck.

Die Berathungen in der Budgetcommission des Reichstages über die Deckungsfrage zum **Flottengesetz** sind beendet. Wir sehen davon ab, die einzelnen Genuss- und Gebrauchsgegenstände zu erwähnen, welche nach Inkrafttreten des Flottengesetzes kostenspielig werden sollen, sondern beschränken uns darauf, den sog. **Connossements- und Schiffsfahrkartenstempel** etwas näher ins Auge zu fassen. Der auf die Connossemente bezügliche und von der Commission angenommene Antrag lautet:

»Zur Beurkundung eines Frachtvertrages über die Beförderung von Gütern im Seeverkehr dienende Schriftstücke (Connossemente):

a) im Inlande ausgestellte $\frac{1}{2}$ ‰ der Seefracht in Abstufungen von 10 Pfg. für je 20 Mk. oder einen Bruchtheil dieses Betrages, mindestens jedoch 10 Pfg. von jeder Tonne Raummaass, bzw. wenn die Berechnung der Fracht nach Gewicht erfolgt, von je 1000 Kilo der Ladung,

b) im Auslande ausgestellte, sofern sie im Inlande ausgehändigt werden

1. wenn die Schriftstücke über ganze Schiffsladungen lauten, 10 Mk. von dem die Ladung erfordernden Schriftstück,

2. wenn sie über Theilladungen oder Stückgüter lauten 20 Pfg. von jeder Tonne Raummaass.

Handelt es sich im Falle zu b um Sendungen aus Häfen der Nord- und Ostsee, so werden nur $\frac{5}{10}$ der vorgeschriebenen Sätze erhoben.

Befreit sind Connossemente der zu a und b gedachten Art, aus welchen sich ergibt, dass der Raumgehalt der Ladung eine Tonne Raummaass oder, falls die Fracht nach Gewicht berechnet wird, 1000 Kilo nicht übersteigt und zugleich die Fracht nicht mehr als 2 Mk. beträgt.

Diese »Anstandssteuer«, wie sie der Abg. Graf Arnim nannte, wurde angenommen, nachdem der Abg. Freese erklärt hatte, die Kaufmannschaft in Hamburg und Bremen sei bereit, diese Steuer zur Deckung der Flottenvorlage zu tragen. Wie nun aber die »Hambg. Börsenhalle« vom 6. d. M. schreibt, ist in Sachen des Connossementstempels zu constatiren, »dass die hamburgische Handelskammer zwar einen Fixstempel für erträglich ansieht, keineswegs aber den von Herrn Freese mitbeantragten Procentualstempel, und dass ihr, insbesondere die jetzt schon von der Budgetcommission beschlossenen Sätze als schlechthin unannehmbar erscheinen und zwar mit gutem Grund, denn sie würden einen nicht unbedeutlichen Zweig der hamburgischen Schifffahrt, speciell der Küstenschifffahrt, geradezu ruiniren. Für den Schiffsfahrkartenstempel aber, der allerdings in der Commission vorläufig gefallen ist aber höchst wahrscheinlich im Plenum wieder erscheinen dürfte, braucht Herr Freese die Gegner und deren Gründe nicht einmal in Hamburg zu suchen, er findet sie schon in der bremischen Handelskammer, der er ja selbst angehört und deren Protest gegen jeden Schiffsfahrkartenstempel ihm daher wohl bekannt sein dürfte.« Ein weiterer Antrag der Commission mit Bezug

auf eine Schiffahrtskartensteuer wurde mit 11 gegen 11 Stimmen abgelehnt. Der Antrag lautet:

•Fahrkarten, Fahrscheine und sonstige Ausweise über die erfolgte Bezahlung des Personenfahrgeldes im Seeverkehr von inländischen nach ausländischen Häfen

a) für die Fahrt in der zweiten Kajüte 2,50 Mk. von jeder einzelnen Fahrkarte,

b) in der ersten Kajüte 10 Mk. von jeder einzelnen Fahrkarte.

Handelt es sich in den Fällen zu a und b um den Verkehr nach ausländischen Häfen der Nord- oder Ostsee einschliesslich Frankreich und England im Canal, so werden nur $\frac{2}{10}$ der vorgeschriebenen Sätze erhoben.

Der Abg. Müller-Fulda nannte die Steuer gering, immerhin werde aber der Ertrag doch etwa $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark betragen. Diese Worte bedürfen eines Commentars. Angenommen, die Steuer ergäbe thatsächlich die veranschlagte Summe von $1\frac{1}{2}$ Mill. Mark, dann stellen wir die Frage, wer wird zu ihrer Deckung herangezogen werden. Nach dem Antrag, vornehmlich solche Rhedereien, die einen ausseruropäischen Passagierverkehr unterhalten, also in Hamburg die Packetfahrt und in Bremen der Lloyd. Der ausseruropäische Kajüte-Passagierverkehr der anderen Rhedereien, wie der Südamerikanischen, Ost-Afrika-Linie, Kosmos, Levante-Linie etc. ist, obgleich nicht gering doch nicht so bedeutend, dass eine Steuer auf jede Fahrkarte das Endergebniss des ganzen Geschäftsjahres nädtheilig beeinflussen würde, welche Eventualität in einem Jahr mit schlechten Frachten bei unseren beiden grössten Rhedereien wohl eintreten könnte. Leider mangelt es uns an zuverlässigen Daten, um an der Hand von Zahlenbeispielen die Höhe der Fahrkartensteuer nachweisen zu können, welche jährlich von jeder der beiden Rhedereien zu entrichten wäre. Wir können aber auch ohne entsprechendes Material aussprechen, beträgt der Steuerertrag $1\frac{1}{2}$ Millionen, dann fällt mindestens zweidrittel dieser Summe auf Packetfahrt und Lloyd. Das wäre aber eine entschieden ungerechte Vertheilung.

Eine gedrängte Uebersicht seiner Thätigkeit im zweiten Halbjahr 1899 hat der **Verein Deutscher Seesteuerleute** herausgegeben; ein daraufbezüglicher Auszug erfolgt wegen Platzmangel erst in nächster Nummer. In der Einleitung sind u. A. die Gründe genannt, welche den Verein s. Z. beeinflusst oder besser veranlasst haben, seinen Namen zu ändern und als natürliche Folge dieses Schrittes, auch die Interessen der Schiffsführer ausser denen der Seesteuerleute wahrzunehmen. Die Art und Weise, wie der Verein seine damalige Handlungsweise im Berichte motivirt, kann unseren Beifall deshalb nicht finden, weil die in der Begründung enthaltenen und in diesem Zusammenhang zwecklosen Vorwürfe gegen den Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg

kaum ohne Widerspruch bleiben werden. Waren dem Seesteuermannsverein die im Bericht angegebenen Vorgänge für seine Handlungsweise (nämlich Namensänderung etc.) thatsächlich maassgebend oder gar ausschlaggebend, so lag u. E. doch immerhin noch kein Grund vor, diesen Gedanken in einer Jedermann zugänglichen und uns zur Besprechung übermittelten Publication Ausdruck zu geben. Dieser Vorwurf scheint umsomehr berechtigt, als die Namensänderung längst vollzogen ist und die im Bericht geschilderten Vorgänge zeitlich um mehrere Monate zurückliegen; mit anderen Worten, also Alles, was man s. Z. angestrebt hat, nach Wunsch erfüllt ist. Eine abermalige öffentliche Erwähnung jener nunmehr bereits geschichtlichen Daten kann demgemäss nur den Erfolg haben, in unnützer Weise Staub aufzuwirbeln und Streit sowie Zank zu zeitigen. — Geschlossen wird der Halbjahresbericht durch die Wiedergabe einer Correspondenz zwischen dem Verein und der Hamburg-Amerika-Linie, aus Anlass der auf dem letzten Voreinstag des Deutschen Nautischen Vereins gepflogenen Verhandlungen über die Schulschiffsfrage. Unser Standpunkt zu jenem Vorfall ist bereits in No. 15, Seite 180, durch die Bemerkung präcisirt, dass der Vertreter der H.-A.-L. nicht der angreifende sondern der angegriffene Theil war. Dass wir unter dieser Berücksichtigung zu einem völlig anderen Urtheil über die ganze Angelegenheit, wie der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine kommen müssen, liegt klar auf der Hand.

Die Versandung des Hafens von Memel.

S. Eine Angelegenheit, die seit etwa vierzehn Tagen mit Recht viel von sich reden macht, ist die Versandung des Hafens von Memel. Ein dort herausgegebenes Blatt, das »Memeler Dampfboot«, brachte am 24. April einen Artikel, in dem neben der Staatsregierung besonders der obersten Provincialbehörde in Königsberg der Vorwurf gemacht ist, Memel als Hafen, in einer Weise stiefmütterlich behandelt zu haben, dass man, ohne zu übertreiben, von einer vollständigen Blockade des Memeler Hafens sprechen darf. Dieser auf authentisches Material gestützte und begründete Vorwurf entfachte in hoch- und minderhoch officiösen Organen einen geschickt inscenirten Entrüstungssturm, während sich unabhängige grosse Blätter in allen Theilen des Reiches der Sache warm annahmen.

Eine Wochenzeitschrift, wie die »Hansa«, kann aus erklärlichen Gründen an Tagesfragen die urplötzlich auftauchen und eine täglich erneuernde Polemik zeitigen, nicht theilnehmen. Dess-

halb ist es unterblieben, schon in voriger Nummer das Thema zu berühren. Gegenwärtig aber scheint der Meinungsaustausch, ob die im »Memeler Dampfboot« ausgesprochenen Vorwürfe begründet oder nicht waren, zu einem vorläufigen Abschluss gekommen zu sein. Der Zeitpunkt zur Theilnahme an der allgemeinen Debatte ist also auch für eine Wochenschrift ganz günstig.

Wir erinnern zunächst daran, dass auf dem letzten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins, Herr Director Schneider-Memel über das Thema, »Verlängerung der Südmole in Memel«, einen Antrag des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft in Memel einbrachte und begründete.

Nach den damals gemachten Ausführungen läuft die Nordmole in nordwestlicher Richtung in See, circa 730 m weiter als die Südmole. Die in hohem Grade in Memel vorherrschenden Winde sind diejenigen aus südlicher und westlicher Richtung und dem Winde entsprechend laufen die Strömungen, sodass der von Süd nach Nord zu dem in Strom umgekehrter Richtung laufenden Küstenstrom sich verhält wie 7:3. Die Nordmole wirkt nun bei nördlichem Strom wie eine Buhne. Der von Norden nach Süden kommende Strom kommt, weil mit diesem Küstenstrom gewöhnlich im Haff eingehender Strom verbunden ist, um die Ecke der Mole herum, und da er selbstverständlich nicht im rechten Winkel herumgehen kann, sondern im weiten Bogen, so entsteht an der Spitze der Mole todttes Wasser und es werden dort die mit diesem Strom mitgeführten Sandmassen abgelagert. Der von Süd kommende Küstenstrom führt dagegen die Sandmassen direct auf die weiter in See hinausreichende Nordmole zu und lagert die Sandmassen ebenfalls innerhalb dieser ab, weil die im letzteren Falle vom Haff ausgehende Strömung keine Kraft hat, dieselben weiter in See hinaus fortzuspülen, da die beiden Endpunkte der Molen 800 m weit von einander entfernt sind und das ausströmende Haffwasser sich auf diese grosse Distanz ausbreiten und langsam abfliessen kann.

Als hervorragendes Beispiel muss hierfür wohl die Versandung des Memeler Fahrwassers nach den letzten Novemberstürmen gelten, wo nach schweren Stürmen aus westlicher Richtung ca. 200 000 cbm Sand fortbewegt und im Fahrwasser gegen die Nordmole zwischen dem kleinen Feuorthurm am Ende der Nordmole und der Fischerleuchte auf eine Distanz von ca. 900 m abgelagert wurden. Nach diesem einen Sturm versandete das Fahrwasser von 20' engl. bis auf 13' und ist bis heute, nach 5 Monate langem Baggern, nur eine schmale Rinne von 15½' ausgehoben, in welcher sich kaum 2 Schiffe begegnen können, während noch zwischen den Molen ca. 40 000 cbm Sand lagern. Dass eine solche Rinne für einen Hafenverkehr wie in Memel

vollständig ungenügend ist und bei dem nächsten Sturm wieder zugeschüttet wird, liegt auf der Hand. Aus diesem Zustande sind bereits vielen Rhodern und Kaufleuten grosse Verluste entstanden.

Es ist den Memelern zwar ein Saugbagger bewilligt, um das Fahrwasser zu vertiefen, doch was kann dieser nützen, wenn kein Molenschutz da ist und bei dem nächsten Sturm wieder Sandmassen in die Fahrrinne hineingeworfen werden, die in mehreren Monaten nicht fortgeschafft werden können? Der Handel wird durch Wiederholung solcher Vorfälle vollständig vernichtet. Die Nordmole bringt aber nicht allein diese Versandungen, sondern sie wirkt auch wie ein Wellenfang. Es lässt sich nun leicht denken, dass die von westlichen Stürmen erregte Woge dagegen prallt und in das kuhrische Haff hinauf weiter fortgepflanzt wird, so dass der dort entstehende Sog nicht allein das ganze Memeler Hafengebiet unsicher macht, in welchem die Schiffe dann weder laden noch löschen können und die stärksten Befestigungen nicht halten, sondern auch die Ufer beschädigt werden und viele Holztriften verloren gehen. Vor Ausbau der Nordmole kannte man den Sog in dieser Weise nicht. Gegenwärtig ist es dringend nöthig, dass diese Uebelstände beseitigt werden. Dies kann nur durch den weiteren Ausbau der Südmole und gleichzeitige Verengung der Einfahrt geschehen. Das Fahrwasser selbst würde auf diese Weise erweitert, es ist wie bereits bemerkt jetzt nur eine schmale Fahrrinne da und ging das Ersuchen des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Memel dahin:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle beschliessen, die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten sowie für Handel und Gewerbe zu ersuchen, zu veranlassen, dass die Südmole in Memel baldmöglichst unter gleichzeitiger Verengung der Einfahrt ungefähr ebenso weit wie die Nordmole ausgebaut wird.«

Durch Verengung des Fahrwassers würde der Strom eine grössere Spülkraft haben; der ausgehende Strom würde selbstthätig helfen, die Sandmassen fortzuschaffen. —

In ähnlicher Weise, dem Sinn nach ganz genau, richtet das Vorsteheramt der Memeler Kaufmannschaft seit 25 Jahren Petitionen an den preussischen Handelsminister. Leider aber, wie der diesjährige Antrag im Nautischen Verein lehrt, bisher ohne Erfolg. Das erste Gesuch aus dem Jahre 1874 ist so gefasst, dass man es ohne Abänderung Wort für Wort auch heute noch einreichen konnte. Damals, wie heute, wird befürwortet, »die Süder-Mole bis zur gleichen Weite in See parallel mit der Richtung der Nordermole fortzuführen und auszubauen.«

Dass die preussische Regierung (oder ist die Regierung in Königsberg die maassgebende Stelle?)

dem Memeler Schiffahrtsverhältnissen nicht das Interesse und die Beachtung entgegenzubringen scheint, welche ihr gerade in der Jetztzeit, wo wir unter dem Zeichen der Flottenvergrösserung stehen, politische Klugheit eingeben müsste, geht auch noch aus anderen Umständen hervor. Am Süderhaken, dem Leuchthurm gegenüber, also an der Hafeneinfahrt, ist im Herbst v. J. der D. »Grandholm« gestrandet und im Triebsand weggesunken. Ein Mast und die Boots Davits sind noch heute wahrnehmbar. Wiederholt hatten Kaufmannschaft und Seefischer um Entfernung dieses äusserst gefährlichen Schiffahrtshindernisses ersucht, aber bisher erfolglos. Bisher nur, denn das Schicksal hat gewollt, dass am 2. Mai ein fiskalisches Fahrzeug, der Dampfer »Bleek« an derselben Stelle ebenso unfreiwillig wie Dampfer »Grandholm« seine Laufbahn beenden musste. Eine beschämende und zugleich drohende Warnung für diejenige zuständige Behörde, die bisher vorgöblich um die Beseitigung einer Gefahr ersucht wurde, die nun den Totalverlust des fiskalischen Fahrzeugs herbeigeführt hat. Die Memeler brauchen soweit es sich um Erlödigung dieser Angelegenheit handelt, keine weitere Schritte zu thun; der geschädigte Fiskus wird ihre Sache jetzt schon zur seinigen machen.

Derselbe Rathschlag mit Bezug auf die Versandung des Hafens würde gänzlich verfehlt sein. Obgleich sich auf Antrag des Abg. Krause der preussische Landtag mit der Sache beschäftigen wird, ist es noch lange nicht an der Zeit über dieses Thema die Acten zu schliessen. Denn es kommt im vorliegenden Falle nicht darauf an, dass den seit 26 Jahren ausgesprochenen Wünschen der Kaufmannschaft endlich Gehör geschenkt wird, sondern dass umgehend energische Schritte gethan werden, um die Fahrrinne des Memeler Hafens in gewünschtem Maasse zu vertiefen. Durch Erfüllung dieser Forderung wird in erster Linie einem dringenden localen Bedürfniss entsprochen, andererseits aber auch für die deutsche Seeschiffahrt ein Interesse documentirt, wie es u. A. von einer Regierung verlangt werden kann und muss, deren gegenwärtig sehnlichstes Bestreben ist, die Flottenvorlage unter Dach und Fach zu bringen.

Der Hafen Lourenço-Marques.

Von Gustaf Krenke.

Wenn Südafrika sich gegenwärtig der ungetheilten Aufmerksamkeit der gesammten Zeitung lesenden Welt erfreut, so verdankt es diese recht zweifelhafto Ehre keineswegs seiner wirtschaftlichen Bedeutung, sondern dem von England muthwillig heraufbeschworenen Kriege, der über alles Erwarten die militärische Schwäche des meerbeherrschenden Insel-

reiches aller Welt offenbarte. Gleichwohl scheint Südafrika berufen zu sein, dereinst eine hervorragende Rolle im Wirthschaftsleben der Welt zu spielen. Ein im allgemeinen gesundes und gemässigttes Klima gestattet auch dem Europäer körperliche Arbeit, ausgedehnte Flächen fruchtbaren Landes laden bei dichter Besiedelung zum Uebergang von der jetzt vorzugsweise betriebenen Viehzucht zum Ackerbau ein, reiche Funde von Gold und Edelmetallen locken die Einwanderer in immer grösserem Maasse an, ergiebige Kohlenlager versorgen die Eisenbahnen und Dampfschiffe, ermöglichen den Gewerbebetrieb im Grossen und gestatten die Ausbeutung und Bearbeitung der reichen Erzschatze.

Die Vorbedingungen für einen grossen wirtschaftlichen Aufschwung Südafrikas sind gegeben und man darf sich die Frage vorlegen, wo wird sich der Umsatz für die Erzeugnisse des Landes vollziehen. Die von Cecil Rhodes geplante und auch mit grosser Thatkraft in Angriff genommene südnordafrikanische Ueberlandbahn kann bei ihrer riesigen Länge und der dadurch bedingten hohen Fracht bezüglich der Massengüter nie mit der Schifffahrt in Wettbewerb treten. Es bleiben also nur die Häfen. Fünf Häfen sind es gegenwärtig, die sich in den Verkehr Südafrikas theilen: Capstadt, Port Elisabeth und East-London im Caplande, Durban in Natal und Lourenço-Marques am Südende der portugiesischen Colonie Mosambik. Der ursprüngliche Haupthafen Capstadt ist schon längst von Port Elisabeth weit überflügelt worden und doch war Port Elisabeth, als es die ersten Ansiedler vor etwa 75 Jahren betraten, ein elendes Sandloch. Noch heute ist die Gegend dort ziemlich trostlos, aber man hat doch auf den Sandhügeln eine blühende Stadt geschaffen, der es nicht an schönen Gartenanlagen fehlt, wenn auch das Wasser manche Unkosten verursacht. Wenn Capstadt vor Port Elisabeth hat zurücktreten müssen, so ist dies namentlich durch die weite Entfernung veranlasst; denn von Johannesburg, dem Mittelpunkt der Witwatersrand-Goldfelder, ist Capstadt 1632 km, Port Elisabeth aber nur 1150 und East London nur 1072 km entfernt. East London hat ausserdem den Vortheil, dass es der nächste Hafen für die Kohlengruben von Cyphergat ist. Auch bezüglich der Entfernung nach Cimperley sind Port Elisabeth und East London bedeutend besser gestellt als Capstadt. Eine noch grössere Aussicht als die Caphäfen hat Durban, das in der Nähe der fruchtbarsten Gebiete Südafrikas liegt, das den Ausfuhrhafen für die von der »South African Coal and Iron Company, limited, Dundee, Natal« ausgebeuteten Kohlengruben von Dundee und die in dessen Nähe gelegenen Magnetseisenlager bildet, nur 769 km von Johannesburg entfernt ist und Europa noch ein Stück näher liegt als die Caphäfen.

Noch näher an Europa als die genannten vier englischen Häfen liegt Lourenço-Marques, das überdies nur 637 km von Johannesburg und 562 km von Pretoria entfernt ist. Die Delagoa-Bucht, an der Lourenço-Marques liegt, nebst der vorgelagerten Insel Injac, wurde bereits im Jahre 1497 von dem grossen portugiesischen Seefahrer Vasco de Gama entdeckt und in Besitz genommen. Eine tatsächliche Besetzung fand aber nicht statt und die Bucht war sogar schon einmal fünf Jahre lang, von 1776 bis 1781 im Besitz des damaligen deutschen Kaiserreiches. Mehr als ein Viertel-Jahrhundert später legte Portugal zum Schutze der Hafenstadt die Feste Lourenço-Marques an, liess sie aber wie so vieles in seinen Colonien wieder verfallen. So konnte es kommen, dass man sich im Jahre 1872, als die reichen Goldfelder der Südafrikanischen Republik entdeckt wurden und sich der Delagoabucht die Aussicht eröffnete, durch einen Eisenbahn-Anschluss der Ausfuhrhafen des neuen Goldlandes zu werden, in England plötzlich eines etwa 50 Jahre früher mit einem Kaffernhüptling abgeschlossenen Vertrages erinnerte, auf Grund dessen das Gebiet der Delagoabucht mit der Insel Injak dem britischen Reiche einverleibt sei. Der damalige Präsident der französischen Republik, Mac Mahon, entschied aber als Schiedsrichter die Frage zu Gunsten Portugals und so blieb die Delagoabucht bis jetzt in portugiesischem Besitz. Bekanntlich sucht England nach Gründen oder wenigstens nach einem Vorwand, um sich auch diese Eingangspforte in die Südafrikanische Republik anzueignen und es könnte nach den bisherigen Verlautbarungen über den deutsch-englischen Geheimvertrag nur eine Frage der Zeit sein, wann dieser Zeitpunkt eintritt. Nach dem jetzigen Stande des Krieges erscheint es jedoch ausgeschlossen, dass sich die Buren auf diese Weise die Kehle zuschnüren lassen werden.

Die Delagoabucht hatte so lange für die Schifffahrt keine Bedeutung, als ihr die Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande fehlte. Schon im Jahre 1876 fertigte der portugiesische Major Machado die Vorarbeiten für eine Bahn von Lourenço-Marques nach Pretoria an, doch liess der Kaffern-Aufstand, die dadurch begründete Besetzung des Landes durch die Engländer und der Freiheitskrieg der Buren das Unternehmen nicht zur Ausführung kommen. Endlich am 14. December 1883 ertheilte Portugal dem Amerikaner Mac Murdo die Concession für die portugiesische Strecke, erklärte sie aber 1889 wegen Nichteinhaltung der Bedingungen für verfallen und vollendete selbst die Bahn; bekanntlich hat das Schiedsgericht jüngst seinen Spruch über die zu zahlende Entschädigung gefällt. Die Südafrikanische Republik hatte am 27. Mai 1885 die Concession für ihr Gebiet ertheilt, aber erst nach schweren Geburtswehen erblickte am 21. Juni

1887 die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft das Licht der Welt und erst 2 $\frac{1}{2}$ Jahre später, als die Eisenbahnfrage für das portugiesische Gebiet geregelt war, konnte mit dem Bau begonnen werden. Am 1. Januar 1895 wurde der allgemeine Verkehr zwischen Pretoria und Lourenço-Marques eröffnet und damit war Lourenço-Marques in die Reihe der vollberechtigten südafrikanischen Häfen eingetreten.

Indessen wurde es Lourenço-Marques keineswegs leicht gemacht, den ihm zukommenden Verkehr anzuziehen. England hatte die Südafrikanische Republik und den Oranje-Freistaat zu nöthigen gewusst, dass sie sich auch zu einem Anschluss ihres Bahnnetzes nach den Caphäfen und nach Durban verstanden. Am 15. September 1892 wurde der Verkehr von Johannesburg, am 1. Januar 1893 derjenige von Pretoria mit den Caphäfen und am 15. December 1895 derjenige von Johannesburg und Pretoria mit Durban eröffnet. Als nun die Bahn nach Lourenço-Marques in Betrieb genommen wurde, beabsichtigte die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft, die Gesamtfracht nach den einzelnen Häfen einschliesslich der Zölle und Nebengebühren so zu stellen, dass sie für Lourenço-Marques als die kürzeste Linie etwas weniger als für die anderen Häfen betragen würde. Die Erfahrung sollte dann lehren, ob der Unterschied genügend sein würde, der kürzesten Linie den ihr zukommenden Antheil am Gesamtverkehr zu sichern. Die Niederländisch-Südafrikanische Gesellschaft musste um so eher die Sache von Lourenço-Marques zu der ihrigen machen, als die Güter von Johannesburg aus bis zur portugiesischen Grenze 547 km, bis zur Natalgrenze 284 km, bis zur Vaalgrenze (auf dem Wege nach den Caphäfen) aber nur 82 km auf ihren Schienen zurücklegten. Die Capregierung, die damals noch den Betrieb der Linien des Oranje-Freistaates führte, verlangte indessen am 30. August 1894 die Hälfte des gesamten Ausfuhrverkehrs für die Caphäfen, während die andere Hälfte zwischen Durban und Lourenço-Marques getheilt werden sollte, auch beschloss sie, die Fracht südlich vom Vaalfluss soweit zu ermässigen, dass die Gesamtfracht für die Caphäfen und für Lourenço-Marques stets gleich bleiben sollte. Auf Grund dessen erbat und erhielt die Niederländisch-Südafrikanische Gesellschaft vom Ausführenden Rath der Republik die Erlaubniss, die Fracht vom Vaalfluss nach Johannesburg und Pretoria über die concessionsmässige Höchstgrenze so weit zu erhöhen, dass trotz der englischen Tarifiermässigungen die Gesamtfracht nach Lourenço-Marques sich niedriger stellte als nach den Caphäfen. —

(Schluss folgt.)

Die Seemannsordnung und der Seemannsverband.

S. Der Seemannsverband in Deutschland hat dem Reichstag Abänderungsvorschläge zum Entwurf der neuen Seemannsordnung zugehen lassen. Der Redaction ist ein Exemplar vom Verbands übermittleit worden, ein Entgegenkommen, das uns veranlasst, zu einzelnen Vorschlägen Stellung zu nehmen. Eho Das aber geschieht, möchten wir feststellen, dass die Petenten vom ersten bis letzten Abänderungsvorschlag mit anerkennenswerther Consequenz nur ihre Interessen, keineswegs aber die der Schiffsofficiere oder Schiffsführer gewahrt haben. Im Gegentheil, ihre Anträge sind ebenso häufig gegen Schiffer und Schiffsofficiere wie gegen den Rheder gerichtet. Diese Bemerkung soll natürlich keinen Vorwurf gegen die Petenten enthalten, sondern sie ist gemacht, um solchen Vereinigungen, deren Bestreben statutengemäss in der Wahrung der Interessen der Schiffsführer und Schiffsofficiere gipfelt, vor Augen zu halten, dass etwa die Hälfte ihrer gleichfalls an den Reichstag gesandten Abänderungsvorschläge sich damit beschäftigt, die Lage des Schiffsmannes zu verbessern. Der Seemannsverband ist stark genug und verfügt über hinreichend agitatorische Mittel, die Interessen seiner Mitglieder allein wahren zu können. Wir halten es, in einem Falle wie dem vorliegenden, für das allein Richtige, wenn Vertretungen von Angehörigen eines in der Seeschifffahrt beteiligten Berufszweiges, nur für die Rechte ihrer Mitglieder eintreten.

Die zu den Abänderungsvorschlägen des Seemannsverbandes im Nachstehenden gemachten Bemerkungen mögen in der Hauptsache als vom Standpunkte des Schiffsführers und und Schiffsofficiers angesehen werden.

Gleich im Vorwort, also der Einleitung zum eigentlichen Gegenstand, tritt unverkennbar das Bestreben hervor, die gesetzlichen Rechte des Schiffers etc. zu schmälern, seine Verpflichtungen aber zu verzehnfachen. Alle Vorgehen der Schiffsteute werden auf Unwissenheit, alle Handlungen des Schiffers auf Niedertracht oder ähnliche Empfindungen zurückgeführt. Nur wenn man annimmt, dass dieser Wahlspruch alle Abänderungsvorschläge mehr oder minder beeinflusst hat, lässt sich manche gradezu unerklärliche Beurtheilung der Verhältnisse verstehen. Abgesehen von verschiedenen objectiven Unrichtigkeiten, enthält die Begründung der Abänderungsvorschläge auch zahlreiche Angaben, die zu den tatsächlichen Verhältnissen in Widerspruch stehen. Da die Antragsteller Seeleute sind, also den Schiffsbetrieb kennen, kann man in solchen Fällen nicht sagen, dass ihre Angaben auf Unwissenheit beruhen. Ein weiterer hervorragender Zug der Petition ist das Bestreben, ganz vereinzelt hervorgetretene Defecte der Vorgesetzten als allgemein vorherrschend auf alle Berufs-Collegen auszudehnen.

Wenden wir uns zu den Anträgen selbst, so fällt, nachdem im ersten Absatz einige gegen die Schiffsofficiere gerichtete, recht unfreundliche Bemerkungen absichtlich übergangen werden sollen, das Wort »Schiffsrath« auf. Nach weiterer Beschäftigung mit dem Gegenstande, stellt sich bald heraus, dass diesem Schiffsrath eine ganz hervorragende Bedeutung beigemessen wird. Leider ist des Näheren nicht angeführt, aus welchen Theilen der Mannschaft sich diese Regierung neben — ja in vielen Fällen — über dem Schiffer zusammensetzen soll. Halten wir auch die Einführung einer solchen Einrichtung im Interesse des ganzen Schiffahrtbetriebes, der Disciplin sowie der Schiffsführer und Schiffsofficiere selbst für absolut undurchführbar, so mag doch angegeben werden, in welchen Fällen, nach dem Antrage des Seemannsverbandes, der Schiffsrath in Funktion zu treten hat.

Laut § 2 untersteht dem Schiffsrath die Controlla über eine zweckdienliche Ausübung der Dienst-, Schiffs- oder Commandogewalt.

Nach § 3 controllirt der Schiffsrath den ganzen Schiffsbetrieb während der Reise.

Laut § 37 bestimmt der Schiffsrath den Augenblick, wenn das Schiff bei »drohendem Schiffbruche, sowie bei Gewalt und Angriff gegen Schiff und Ladung etc.« zu verlassen ist.

Laut § 39 Abs. 1 stellt der Schiffsrath fest, ob Jemand zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist.

Nach § 52 darf nur dann wegen eingetretener Unfälle eine Kürzung der Rationen etc. eintreten, »wenn der Schiffsrath dem bestimmt«.

Nach § 65 ist dem Schiffer nur dann gestattet einen untauglichen Mann zu entlassen, »wenn die Untauglichkeit durch den Schiffsrath bestätigt ist«.

Im § 86 ist nach dem Vorschlage des Verbandes dem Schiffer verboten zur Aufrechterhaltung seiner Befehle Strafen irgend welcher Art zu verhängen. In der Begründung findet sich dann der Satz:

»Bei ganz besonders schweren Vergehen würde event. der Schiffsrath über die zu treffenden Maassnahmen zu entscheiden haben.«

Der Zweck des Schiffsrathes ist, nach Annahme des Verbandes, die Behandlungsweise der Schiffsteute nicht von »Willkür, Chicane und Laune etc.« des Schiffers oder seiner Stellvertreter abhängig zu machen. Nach unserer Ueberzeugung würde die Einrichtung eines im Sinne des Seemannsverbandes gedachten Schiffsrathes nicht nur jede Autorität und Disciplin an Bord vollständig untergraben, sondern auch für Schiffer und Schiffsofficiere das Leben unerträglich gestalten, weil jede ihrer Handlungen gewissermassen der Sanction durch den Schiffsrath bedürfte. Ein weiteres Bedenken, und zwar das hauptsächlichste gegen diese Einrichtung ist, dass die Durchführung des Vorschlages in einzelnen Fällen nur unter grösster Gefährdung von Schiff und Menschenleben möglich ist. Ganz besonders dürfte diese Behauptung auf § 37 zutreffen. Man bedenke, wenn bei drohender Gefahr, der Schiffer, statt selbst zu entscheiden, erst den Schiffsrath zusammentrommeln muss, von dessen Urtheil die Durchführung seiner (des Schiffers) Befehle allein abhängt. Die Folgen sind hierbei garnicht abzusehen.

Ebenso rückhaltslos, wie wir die Einrichtung eines Schiffsrathes verurtheilen und für unmöglich halten, bekämpfen wir auch den zu § 87 gestellten Antrag des Verbandes. Er lautet:

»Der Schiffer, die Schiffsofficiere und die Schiffsteute haben das Recht, sich zum Zwecke der Erlangung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen zu versammeln und Vereine zu bilden. Sämmtliche etc. etc. . . . War die Ausübung dieses Versammlungs- und Vereinigungsrechtes hindert oder zu hindern sucht, wird mit Gefängniss bestraft.«

Zu diesem Antrage lassen wir des besseren Verständnisses halber erst die vom Verbands gegebene Begründung folgen:

»Das den gewerblichen Arbeitern in der Gewerbeordnung gewährleistete Recht, sich versammeln und Vereine bilden zu können, fehlt in der Seemannsordnung, daher unsere Forderung, solcher Bestimmung in der Seemannsordnung Aufnahme zu gewähren. Dieser unser Antrag ist einer der umstrittensten überhaupt. Dass auch für den Seemann ein Coalitionsrecht eingeräumt werden muss, ist allgemein anerkannt. Aber ein Coalitionsrecht einzuräumen für uns, ist überflüssig, wenn man nicht zu gleicher Zeit den Rhedern und Vorgesetzten die Machtbefugniss nimmt, aus irgend welchen — häufig aus sehr nichtigen Gründen — die Seeleute verhindern, ihr Coalitionsrecht auszuüben, indem ihnen das Anlandgehen verboten wird. Weiter wird angeführt, dass dann eventuell auf hoher See ein Strike zu

proklamieren gestattet sei. Wir und mit uns die Seeleute im Allgemeinen kennen keinen Seemann, der bisher diesen Gedanken in sich aufgenommen. Eine Arbeitseinstellung auf hoher See würde eine sehr hohe Gefahr für unser Leben selbst in sich bergen, wesshalb wohl kein Seemann die Durchführung eines Strikes für möglich hält. Durch Gewährung des Coalitionsrechts, gemäss unserem Antrage wird die Disciplin speciell auf See in keiner Weise gelockert, sondern nur der Willkür des einzelnen Rheders resp. Schiffers werden durch solche gesetzliche Bestimmungen engere Grenzen gezogen.

Wenn nun die Frage gestellt wird: »Was bezweckt der Antrag, wenn er nicht die Proclamation eines Strikes auf offener See begünstigen will?« so wird sich Niemand wundern. Dass das Versammlungs- und Vereinigungsrecht auch gegenwärtig den Seeleuten niederer Charge nicht verboten ist, geht doch in erster Linie aus der ganzen Petition hervor. Denn diese ist von einem »Seemannsverband« unterzeichnet. Die Petenten wissen ferner ebenso gut wie wir, dass auch die anderen seemannischen Chargen ihre Vereinigungen und Vertretungen an Lande haben. Also, wenn man weiter Nichts als eine gesetzliche Bestätigung bereits allgemein anerkannter Rechte wollte, hätte der bedeutsame Satz in der Begründung »Dieser Antrag ist einer der umstrittensten überhaupt« füglich fallen können. Dass er aber da ist, beweist uns die Bedeutung, welche dem ganzen Antrage beigegeben wird. Der Seemannsverband setzt doch bei den Reichstagsabgeordneten eine gradezu rührende Naivität voraus, wenn er die etwaige Befürchtung, die Annahme eines derartigen Antrages könnte thatsächlich einen Strike auf offener See begünstigen, durch die belanglosen Redensarten zu besänftigen sucht: »kein Seemann habe diesen Gedanken bisher in sich aufgenommen« oder »kein Seemann hält die Durchführung eines derartigen Strikes für möglich«. Wir glauben, unter der Voraussetzung, dass ein Schiffsrath, wie ihn der Verband wünscht, besteht, der Proclamation eines Strikes auf offener See — oder was deutlicher klingt — der Meuterei sehr wohl grösstmöglicher Vorschub geleistet wird, wenn man dem Schiffsmann allgemein gestattet »zwecks Erlangung besserer Arbeitsbedingungen sich zu versammeln«.

Schliesslich geht auch aus dem letzten Satze der Begründung unzweifelhaft hervor, dass es dem Seemannsverbande nicht darauf ankommt, bereits Bestehendes nochmals gesetzlich bekräftigt zu sehen, sondern dass er mit diesem Antrage ganz andere Ziele verfolgt. Denn wie will man sonst »ohne die Disciplin auf See zu lockern, der Willkür des einzelnen Rheders resp. Schiffers engere Grenzen ziehen???«

Weiter sehen wir uns veranlasst, gegen einem Wunsch des Verbandes insofern Stellung zu nehmen, als wir ihn unerfüllbar nennen, trotzdem er erklärlich und sehr wohl zu begreifen ist. Wir meinen, den wiederholt in der Petition hervortretenden Antrag, der Schiffer möge sich mehr um die einzelnen Leute der Besatzung kümmern und die Beaufsichtigung über dieselben nicht ausschliesslich den Schiffsofficiieren überlassen. Wir wollen unser Bedenken an einem Beispiele nachweisen.

§ 18 des Entwurfs lautet:

»Die Unterschriften des Schiffers unter der Bescheinigung und dem Zeugnisse werden von dem Seemannsamte, vor welchem die Abmusterung stattfindet, kosten- und stempelfrei beglaubigt.«

Hierzu beantragt der Seemannsverband als Zusatz

»dass die diesbezüglichen Unterschriften seitens anderer Personen unzulässig sind,

damit der heutige Willkürzustand, wo ein X beliebiger Steuermann oder Maschinist die Unterschriften leistet, unter allen Umständen für die Zukunft beseitigt werden muss; der Schiffer muss Kenntniss haben von dem Thun und Können eines jeden Schiffsmannes, weil die sichere Navigirung des Schiffes mit

davon abhängt. Mag er sich also während der Reise kümmern um seine Leute, dann kann er auch am Ende derselben ihre Leistungen richtig beurtheilen und unterschreiben.«

Verlangt nun der Seemannsverband thatsächlich vom Schiffer ein begründetes Urtheil über die Fähigkeit jeden Trimmers, Kochsmaaten, Stewards usw.? Die Aufmerksamkeit des Schiffers wird durch andere wichtige Sachen so vollkommen in Anspruch genommen, dass es ihm einfach unmöglich ist, seine tägliche Dienstzeit ausser auf der Commandobrücke, auch noch im Heizraum, in der Küche oder in den Passagiercabinen zuzubringen. Ist es da nicht viel richtiger, und besonders auf grossen Schiffen, den Verhältnissen entsprechender, wenn die ersten Vorgesetzten jeder Kategorie in der Beurtheilung der Fähigkeiten ihrer Leute den Schiffer vertreten? Wir müssen die Frage bejahen.

Des Weiteren erwähnen wir den zu § 33 gestellten Antrag:

»Liegt das Schiff in einem Hafen oder auf der Rhode, so ist der Schiffsmann an Sonn- und Festtagen nur in Fällen der Noth und an Werktagen nicht länger als acht Stunden zu arbeiten verpflichtet; in den Tropen ist diese Zeit auf sechs Stunden zu beschränken und demgemäss die Ablösung eintreten zu lassen. Jeder Arbeitszeit muss mindestens eine Ruhezeit von acht Stunden vorausgegangen sein.«

Wenn ein derartiger Wunsch auch nur die allermindeste Aussicht auf Erfüllung hätte, dann würden wir ihm näher treten, da er jedoch vollständig aussichtslos ist — und vom Standpunkte der Arbeitgeber mit Recht — so haben wir uns nur auf die Wiedergabe des Antrages beschränkt. Zu bemerken ist, dass der Entwurf von einer zehnstündigen Arbeitszeit, plus zweistündiger Wachzeit täglich spricht.

Dann kommt § 63, der im Entwurf lautet:

»Nach beendeter Reise kann der Schiffsmann seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist.«

Der Verband beantragt, diesem Paragraphen folgende Fassung zu geben:

»Nach beendeter Reise kann ein Schiffsmann seine Entlassung verlangen, sobald das Schiff im Hafen nach Ortsgebrauch festgemacht ist.«

In der Begründung heisst es: »Der Antrag spricht für sich selbst. Ist die Reise beendet, und das Schiff ordnungsgemäss festgemacht, dann, glauben wir, hat auch der Schiffsmann seine Aufgabe erfüllt, und der Abmusterung steht nichts entgegen. Zum Löschen und Laden sowie zum Verholen des Schiffes sind wohl in allen Hafenplätzen genügend Arbeitskräfte (Hafenarbeiter) vorhanden. Ist die Mitwirkung dieses oder jenes Schiffsmannes bei der Verklarung erforderlich, so wird er sich ohne Weiteres gegen eine entsprechende Vergütung hierzu bereit halten.«

Hiernach wird also der Schiffsmann zum Erscheinen bei der Verklarung nicht mehr verpflichtet. Die Annahme »er wird sich ohne Weiteres hierzu bereit erhalten,« ist denn doch so ziemlich die Grenze des Möglichen an Vertrauensseligkeit, was man zu hören bekommt. Nein, Vorschriften mit dehnbaren Begriffen, wie sie sonst grade vom Verbande so heftig bekämpft werden, wenn sie angeblich den Seeleuten niederer Charge schaden, dürfen ebensowenig befürwortet werden, wenn die Interessen der anderen Partei dadurch gefährdet erscheinen.

Zu § 69 beantragt der Verband folgenden Abs. 5:

»Wechselt Rheder oder Schiffer, so hat der Schiffsmann gleichfalls das Recht, seine Entlassung zu fordern.«

Begründet wird dieser Antrag damit, es könne durch den Wechsel ein Rheder oder Schiffer an Stelle des Vorgängers treten, mit dem der Schiffsmann früher Differenzen gehabt habe. Ein gedeihliches Zusammenwirken wäre dann ausgeschlossen.

Abgesehen davon, dass eine derartige gesetzliche Bestimmung zu den grössten Unzuträglichkeiten und unter Umständen zum Auflegen des Schiffes in einem ausländischen Hafen führen könnte, stellen wir die Frage, soll der Antrag auch im Falle des Ablebens des Schiffers Gültigkeit haben. Lautet die Antwort bejahend, dann ist allerdings der Willkür in einer Weise Thür und Thor geöffnet, die zu unbaltbaren Zuständen führen würde.

Dann der § 86, hierzu liegt als Abs. 1 folgender Antrag vor:

»Leistet ein Schiffsmann den wiederholten dienstlichen Befehlen seines Vorgesetzten keine Folge, so ist der Schiffer zur Anwendung derjenigen Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Jedoch darf er keine körperliche Züchtigung an den Beteiligten vornehmen oder dulden und auch keine Strafen irgend welcher Art über dieselben verhängen.«

Lässt man auch unberücksichtigt, dass der zweite Theil des Absatzes den ersten vollkommen aufhebt, also gänzlich illusorisch macht, so stellt doch der Sinn des ganzen Absatzes das Höchste an Dehnbarkeit dar, was menschlicher Verstand überhaupt ausdenken vermag. Wir fragen die Antragsteller, welche Mittel soll ein Schiffer gegen wiederholte Widersetzlichkeit anwenden, wenn das Dictiren »von Strafen irgend welcher Art« verboten ist. Wir sehen hierbei ab, auf die Begründung dieses uns unverständlichen Antrages einzugehen, denn sie enthält so fürchterliche Ungeheuerlichkeiten, dass man den Zweck ihres Daseins überhaupt nicht begreift.

Sehr geschickt zur Untergrabung der Disciplin ist auch der zu § 91 gestellte Antrag. Der Entwurf enthält Geldstrafen für geringe Vergehen. Der Verband halbirt nicht nur das Maass dieser Strafen, sondern er will sie auch erst in Anwendung gebracht sehen, wenn das Vergehen wiederholt zu Tage getreten ist. »Einmal ist keinmal.« Dieses Sprichwort soll den Schiffsteuten gegenüber Anwendung finden, beim Schiffer oder dessen Stellvertreter ist aber ein einmaliges Vergehen nicht nur unentschuldig, sondern es wird gleich als allgemein verbreitet auf den ganzen Stand übertragen. Ueberhaupt ist die Beurtheilungsweise des Verbandes gänzlich verschieden, je nachdem ob es sich um Vergehen über den Schiffsmann oder seinen Vorgesetzten handelt. In den § 91, 95, 96 sollen die Strafen halbirt werden, im § 108, wo der Schiffer in Betracht kommt, bringt der Verband im Gegensatz zum Entwurf, ein verdoppeltes Strafmaass zum Antrag. Wie nehmen sich solchen Vorschlägen gegenüber, die von Capitänen und Schiffsofficiere gestellten Anträge aus, welche zum Schutz des wirtschaftlich Schwachen, also des Schiffsmannes niederer Charge gemacht sind?

Dann kommt ein Antrag des Verbandes, für dessen Beurtheilung uns jede Bezeichnung fehlt. Er lautet: »Zu den §§ 97, 98, 99, 100 beantragen wir, diese Paragraphen zu streichen.«

Wir müssen leider Platzmangels halber von einer Wiedergabe dieser Paragraphen absehen, jedoch die Leser finden sie mit ganz unerheblicher Veränderung in der jetzigen Seemannsordnung als §§ 89, 90, 91, 92.

Nachdem in den vorausgehenden Paragraphen 91, 95, 96 beantragt ist, dass im Entwurf vorgesehene Strafmaass auf die Hälfte bei geringeren Vergehen zu reduciren, fordert der Verband, dass Vergehen, für welche im Entwurfe Gefängnisstrafen bis zu fünf Jahren mit allergrösstem Recht vorgesehen sind, unbestraft bleiben. Er begründet seinen Antrag in folgender Weise:

»Diese Paragraphen sind trotz ihrer harten Bestimmungen, wie sie wohl kein anderes Gesetz, dem gewerbliche Arbeiter unterstehen, aufzuweisen hat, ohne wesentliche Aenderungen aus der alten Seemannsordnung übernommen. Sie weisen

Bestimmungen auf, die wir geradezu als grausam bezeichnen müssen. Es wird gar keine Rücksicht darauf genommen, dass infolge von thätlichen Angriffen seitens der Vorgesetzten der Seemann niederer Charge zur Gegenwehr gezwungen wird. Die Gründe, die den Seemann zu den hier aufgeführten Vergehen veranlassen, werden zumeist nie ergründet, sondern ohne Weiteres erfolgt die Bestrafung. Möge man zunächst für eine menschliche Behandlung sorgen, und solche Vergehen werden zur Seltenheit werden. Wir wünschen aber auch, dass man bei eventuellen Bestrafungen mehr Milde obwalten lässt; das ist aber auf Grund solcher Paragraphen ausgeschlossen und deshalb beantragen wir deren Streichung.

Stünde nicht fest, dass hinter den Beschlüssen des Verbandes die ganze socialdemokratische Partei, also ein Machtfactor steht, man wäre geneigt, über diesen Antrag mit Achselzucken einfach zur Tagesordnung überzugehen. Sieht man auch davon ab, dass die erwähnte Begründung eigentlich Nichts besagt, sondern nur ein Conglomerat nebensächlicher Redensarten darstellt, so ist es doch nöthig, den beregten Vorschlag etwas näher, und zwar in Zusammenhang mit dem »Schiffsrath« und dem »Vereinigungsrecht« in Augenschein zu nehmen. Also angenommen, ein Schiffsrath bestände und das Coalitionsrecht auf See sei gewährt. Man denke sich nun in die Lage des Schiffers und der Schiffsofficiere, wenn thätliche Angriffe auf den Vorgesetzten unbestraft oder doch ganz geringfügig und zwar erst nach beendeter Reise bestraft würden. Welche Machtmittel ständen den Vorgesetzten zur Verfügung, sich gegen Rohheiten und Gewaltthätigkeiten der Untergebenen zu schützen? Strafe dürfen sie nach § 86 nicht verhängen. Es bliebe ihnen nichts anderes übrig, als sich auf Unterhandlungen einzulassen, und den Leuten zu versprechen, sich zu bessern, d. h. sich in Zukunft von den Untergebenen durchprügeln zu lassen. Wir halten gelinde gesagt, diesen Antrag für einen Schlag ins Gesicht!

Zum Schluss mag ein zu § 106 Abs. 1 gestellter Antrag Erwähnung finden, der auch unsere Billigung und Unterstützung findet.

Der Wortlaut des Entwurfes heisst:

»Der Schiffer, welcher die gehörige Vorprovisionierung des Schiffes vor Antritt oder während der Reise vorsätzlich unterlässt, wird mit Gefängnis bestraft, neben welchem auf Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark sowie auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann.«

Hierzu beantragt der Verband als Zusatz:

»In wiederholten Fällen kann auf Entziehung des Patentes erkannt werden.«

Die Begründung lautet:

»Ein Schiffer, der zu wiederholten Malen und vorsätzlich durch schlechte Vorprovisionierung das Leben und die Gesundheit der Mannschaft gefährdet, ist unserer Meinung nach zu einem Posten, dem Menschenleben anvertraut werden müssen, nicht fähig. Er bleibt es aber, solange er im Besitze seines Patentes ist, deshalb muss eventuell auf Entziehung erkannt werden.«

Mit der Erwähnung dieses Abänderungsvorschlages beschliessen wir die Besprechung. Möchten die Reichstagsabgeordneten, soweit sie nicht der socialdemokratischen Partei angehören, die vom Seemannsverbande gestellten Anträge vom gleichen Gesichtspunkte aus wie wir betrachten, das ist unser Wunsch, mit dem wir die Petition des »Seemannsverband in Deutschland« begleiten.

Deutscher Nautischer Verein.

Erstes Rundschreiben.

Kiel, den 3. Mai 1900.

I. Vom Vereinstag. Die Resolution des Vereinstags, betreffend die Vermehrung der deutschen Kriegsflotte ist dem Reichstag übergeben, gleichfalls ist es möglich geworden, rechtzeitig dem Reichstage vor Beginn der Commissionaberathungen die Beschlüsse und Verhandlungen zum Entwurf der Seemannsordnung zugehen zu lassen.

In einigen Wochen erwarte ich die Fertigstellung der Drucklegung der gesamten Verhandlungen, worauf ich die Vertheilung an die Behörden und die Mitglieder aufs Schleunigste erfolgen lasse.

II. Internationaler Congress für die Handelsschifffahrt. Gelegentlich der Weltausstellung in Paris findet vom 4.—12. August d. J. ein internationaler Congress für die Handelsschifffahrt statt. Ein Programm sowie ein Anmeldeformular liegen hier bei. Ich erkläre mich bereit die Anmeldungen für diejenigen Herren, welche an den Verhandlungen des Congresses theilnehmen wollen, zu vermitteln, und bitte entsprechend dem dem Programm beigegebenen Schreiben um möglichst baldige Anmeldung.

III. Leuchtsfeuer auf Stubbenkammer. Die Stettiner Dampfschiffahrts-Gesellschaft J. Fr. Braennlich ersucht mich, infolge der Unfälle diverser Dampfer an der Küste von Stubbenkammer bei Lohme, insbesondere auch der Strandung des schwedischen Postdampfers »Rex« im Februar d. J., im Interesse einer gesicherten Schifffahrt an jener Küste, dahin zu wirken, dass ausser dem Feuer zu Arkona auch dasjenige bei Stubbenkammer (Jasmund) einer Verbesserung unterzogen werde. Gleichfalls wird die Errichtung einer Signalstation, etwa im Osten vom Orte Lohme, als eine erwünschte vervollkommenung für die Schifffahrt an der Rügen'schen Küste bezeichnet.

Die Vereine etc. ersuche ich diese Wünsche einer Prüfung unterziehen und mir der Ergebniss derselben mittheilen zu wollen.

IV. Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte. In den Nummern 10—13 des siebenunddreissigsten Jahrgangs der »Hansa, Deutsche Nautische Zeitschrift,« befindet sich von Herrn E. Knipping ein Aufsatz über »Das Chronometer auf der deutschen Handelsflotte«, in welchem der Verfasser zu dem Ergebniss kommt, dass von je 100 deutschen Handelsschiffen, welche überhaupt mit Uhren ausgerüstet sind, 78 nur eine Uhr, 22 zwei Uhren führen, erst auf 268 solcher Schiffe komme eins mit drei Uhren. Angesichts der Thatsache, dass sich die Zahl der Capitäne, welche zwei Uhren vorziehen, langsam und stetig vermehre, wünscht der Verfasser, dass auf allen Schiffen, bei welchen die Kosten für eine Uhr nicht zu sehr ins Gewicht fallen, bald eine zweite See-Uhr eingeführt werde und er empfiehlt, dass auf solchen Schiffen, wo zwei See-Uhren in Gebrauch sind, der Versuch mit drei gemacht werde. Auch empfiehlt der Verfasser, da die Benutzung von zwei oder drei See-Uhren an Bord Gewohnheitsache ist, dass da, wo es noch nicht der Fall ist, allen Besuchern der Steuermanns- oder Schifferklassen Gelegenheit gegeben würde, sich an drei Seeuhren im Vergleichen zu üben.

Da die Frage einer möglichst genauen Zeitbestimmung für die Sicherheit der Schiffe von grosser Wichtigkeit ist, so dürfte es angemessen sein, die gemachten Vorschläge einer Prüfung zu unterziehen und dieselben eventuell auf dem nächsten Vereinstage zu verhandeln.

V. Verschiedenes. Vom Kaiserlichen Statistischen Amt ist mir eine Anzahl von Exemplaren der Schrift zugegangen: »Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar

1899 und die Bestandsänderungen im Jahre 1898.« Den Mitgliedern ist je ein Exemplar übermittelt.

Von der Direction der Deutschen Seewarte ist ein »Handbuch der Afrikanischen Westküste zwischen Cap Verde und Lagos« herausgegeben, welches eine Ergänzung der vorhandenen Seekarten bietet und daher für die Schiffsführer, welche an der dortigen Küste fahren, werthvolle Angaben enthält.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Flensburg.

Vor dem Königl. Seeamt wurde der Unfall verhandelt, von welchem der Flensburger Dampfer »Juno«, Rhederei Schmidt & Hansen, auf der Reise von Riga nach Dordrecht betroffen worden ist. Auf der Höhe von Carlskrona, am 10. November 1899, sollte ein Tank mit Wasser gefüllt werden. Als derselbe nach der Meinung des Capitäns Closter genug hatte, stieg derselbe hinein. Kaum war er drinnen, da bemerkten die neben dem Tank stehenden Leute, dass er so merkwürdige Bewegungen mit den Armen und Beinen machte. Man nahm an, dass er von Krämpfen befallen worden sei. Jetzt stieg der Steuermann Clausen nach, um den Capitän heraufzuholen; aber ihm ging es ebenso wie dem Capitän. Mit vieler Mühe brachte man beide wieder herauf. Der Steuermann Clausen erholte sich bald wieder; aber den Capitän musste man zu Carlskrona ins Hospital bringen; dort ist er am 12. November gestorben. Nachher ist die Luft von dem Chemiker Dr. Hansen untersucht worden; dieser hat festgestellt, dass die Luft des Tanks viel Kohlensäure und nur wenig Sauerstoff enthielt. Das Seeamt giebt seinen Spruch in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Reichscommissars dahin ab, dass Capitän Closter, welcher am 10. Nov. 1899 in den Tank seines Schiffes gestiegen, dort aus Mangel an Sauerstoff bzw. Ueberfülle an Kohlensäure krank geworden und am 12. Nov. im Hospital zu Carlskrona an den Folgen der Kohlensäurevergiftung gestorben ist. Das Seeamt empfiehlt, allemal, ehe Menschen in einen Tank hinabsteigen, um denselben zu untersuchen, erst durch ein hinabgelassenes Licht festzustellen, ob die in demselben enthaltene Luft sich auch in einem athmungsfähigen Zustande befinde.

(N.-O.-Ztg.)

Schiffbau.

Neues Riesendock. Wie in der Tagespresse verbreitet wird, hat die Schiffswerft Blohm & Voss in Hamburg ein neues grosses Schwimmdock in Bau genommen, das in Bezug auf die Dimensionen sogar noch das bereits vorhandene grosse Schwimmdock der genannten Firma übertreffen soll. Das Dock wird in Sectionen gebaut und wird Gelegenheit bieten, die grössten Seeschiffe, wie z. B. den neuen Schnelldampfer »Deutschland« der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg zu docken.

Stapellauf. Von der Werft der »Oderwerke«, Stettin, wurde am 5. Mai Vormittags der zweite von den vier für die Hamburg-Amerika Linie dort im Bau begriffenen 345 T. grossen Seeleichtern vom Stapel gelassen.

Stapellauf. Der Dampfer, Stapel-No. 197, welcher auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft für Rechnung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Bau begriffen ist, lief am 8. Mai, Nachmittags 3 Uhr, vom Stapel. Als Vertreter der Rhederei war u. A. auch Herr Director Bernitt hierbei zugegen. Der Taufact wurde von Frau Stadtrath Andresen vollzogen, welche in der Ansprache dem Schiff den Namen »Cap Verde« erteilte und ihm Glück zu seinen Fahrten wünschte. Die Grössenverhältnisse sind: 425'×48'2"×32'. Die Tragfähigkeit wird ca. 6500 Tons ergeben.

Probefahrt. Der für die Holland Amerika-Linie bei Blohm & Voss, Hamburg, erbaute Doppelschraubendampfer »Potsdam« machte am 6. Mai seine Probefahrt, die sich bis in die Nähe von Helgoland ausdehnte. Nach Mittheilungen aus der Tagespresse haben die beiden Triple-Expansionsmaschinen

des Schiffes, welche 8000 Pferdekkräfte indiciren, 15 Knoten Fahrt gemacht. Die Dimensionen des Schiffes sind: 550'×62'×46; 11000 Tons Schwerkut bei 29'6" Tiefgang. Vier doppel- und drei einendige Stahlkessel, concessionirt auf 14.5 Atm., erzeugen den Dampf. Passagieräumlichkeiten sind vorhanden: für 300 in erster, für 250 in zweiter Cajüte und für 1200 im Zwischendeck. Auf dem Sonnendeck befinden sich 20 Rettungsboote. Das Schiff wird geführt von Capitän F. H. Bonjer und ist nach den Regeln des Bureau Veritas zur höchsten Classe erbaut. — Der holländischen Handelsflotte ist durch das erstclassige Schiff ein höchst werthvoller Zuwachs geworden und die deutsche Schiffbauindustrie dürfte wiederum einen Ehrentag feiern. Ein solches Zeugniß von Unternehmungsgeist, Intelligenz und Arbeit ist geeigneter als lange Worte den Grad der Leistungsfähigkeit im deutschen Schiffbauwesen dem Auslande gegenüber zu documentiren.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (April 1900).

Stattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
a. deutsche Werften.						
PD	440'×48'×32'	6500Trgfg.	Hamburg-Südamerikanische D. A.G.	Reiberstieg-Schiffsw. & Maschinenf.	Cap Roca	G
"	125m'×14.6m'×9.5m'	6000	Deutsche Ost-Afrika-Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Kronprinz	"
FD	—	—	Barmann, Wismar	Barmann, Wismar	Poel	"
"	210'×31'×20'	1700Trgfg.	Oldenb.-Portug. D.A.G., Oldenburg	Henry Koch, Lübeck	Faro	"
"	302'×41'×18'9"	3200	Ray & Lebetron, Rouen	Neptunwerft, Rostock	Baltique	B
K	125m'×20.4m'×7.8m'	11200 Dpl.	Kaiserliche Marine	Schichau-Werft, Danzig	Kaiser Barbarossa	"
FD	—	—	D.-Ges. »Argo«, Bremen	Vulcan-Werft, Bremen	Dortmund	G
S	—	47 NRT.	Böge, Hamburg	J. C. Prüss, Anclam	Hinrich Wilhelmine	"
PD	39.2m'×15.6m'×5.4m'	—	Sylter D.A.G.	Schiffsw. & Maschinenf. A.G., Steinwärder	Frisia	"
b. englische Werften.						
FD	277'×39'7"×19'2"	—	R. Ropner & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Sons, Stockton	Glenby	L
"	300'×42'×21'9"	—	John Ruthen, Cardiff	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Grayfield	"
"	268'×37'9"×19'9"	2600 d.w.	Wm. Cory & Son, London	Austin & Son, Sunderland	Barrow	"
"	—	5300 gr.T.	F. Leyland & Co., Liverpool	Eine Sunderland-Firma	Iberian	BC
"	363'×45'×27'9"	6000 d.w.	Prince Line, Newcastle	Short Brothers, Sunderland	Norman Prince	L
"	353'×46'6"×27'4"	—	W. Runciman & Co., Newcastle	J. Readhead & Sons, South Shields	Uskmoor	"
F&D	100'×20'×9'	—	Freeth, North Shields	Unbekannt	Baden-Powell	"
FD	235'×32'×17'3"	—	Wilson Line, Hull	Earle's Shipbuilding Comp., Hull	Juno	BC
"	210'×30'×18'3"	—	Worms & Co., Paris und Havre	Wm. Dobson & Co., Low Walker	Sauternes	B
"	—	7490 gr.T.	Hamburg-Amerika Linie	Eine Firma in Jarrow	Belgia	G
"	350'×45'×26'9"	3500 gr.T.	Howard & Sons, London	Bartram & Sons, Sunderland	Cymbeline	L
"	195'×28'×12'6"	—	British & African S. N. Co., Glasgow	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Delta	BC
"	225'×34'×16'6"	—	Demetian & Ordovician Co., Cardiff	W. Harkess & Son, Middlesbrough	Demetian	"
"	—	3566 gr.T.	W. H. & T. C. Jones, Cardiff	Eine Firma in South Shields	Millicent Knight	"
"	470'×56'×42'9"	10000 d.w.	Elder, Dempster & Co., Liverpool	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Montreal	L
"	—	—	R. F. Leyland & Co., Liverpool	Northumberland Shiph.-Co., Howdon	Planet Mars	"
"	325'×45'×22'	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Tyne Iron Shipb.-Company	Sangara	"
c. schottische Werften.						
F&D	115'×20'6"×12'	—	John S. Boyle, Glasgow	John Duthie Sons & Co., Aberdeen	Ardgovan	BC
FD	361' Länge 44' Br.	5700 d.w.	Turnbull Brothers, Cardiff	T. Turnbull & Son, Whitby	Beroard	L
PD	145'×30'×8'6"	—	Für die Fahrt auf dem Amazonenstrom	Menzies & Co., Iverkeithing	Izidoro Antunes	"
F&D	120'×21'×11'9"	200 d.w.	Humber S. Trawling Company	Smith, Gemmell & Co., Hessel	Spaniel	"
"	—	je 180 gr.T.	Aberdeen S. Trawling & Fishing Co.	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Strathallan	BC
FD	225'×34'×16'3"	1600 d.w.	Searnly & Eger Christiania	Russell & Co., Greenock	Strathcona	"
"	330'×48'×26'	5500 d.w.	Wm. Thomson & Co., St. John (N.B.)	do.	Garonne	N
"	330'×45'6"×26'6"	5450 d.w.	Hickie, Borman & Co., London	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Pandosa	"
"	135'×23'×10'9"	—	Mann, Macneill & Co., Glasgow	Androssan Dry Dock & Shb.-Comp.	Winfield	BC
PD	200'×30'×13'6"	680 gr.T.	Northern S. C., Auckland (N.Z.)	Camperdown Yard, Dundee	Glassford	L
FD	405'×52'×31'	—	Lampert & Holt, Liverpool	D. & Wm. Henderson & Co., Partick	Ngapuhi	"
PD	—	3000 gr.T.	Royal Mail Steam P. Co., London	Eine Glasgower Firma	Racburn	BC
DY	323'×36'7"×16'8"	2000 gr.T.	A. T. Drexel, Philadelphia	Scott & Co., Greenock	Tyne	"
"	100'×16'×9'6"	—	Th. L. Aveling, Rochester	Ramage & Fergusson, Leith	Margarita	"
FD	273'×37'×19'9"	2200 d.w.	Forwood Bros. & Co., London	Napier & Miller, Yoker	Unbekannt	L
PD	184'×24'×7'8"	340 gr.T.	Great Eastern R. Co., Harwich	Gourlay Bros. & Co., Dundee	Zweena	BC
"	—	—	—	—	Norfolk	"
d. irische Werften.						
FD	—	6226 gr.T.	Allan Line S. S. Co., Glasgow	Eine Firma in Belfast	Corinthian	BC

Ausserdem b) 2 Leichter; c) 4 Schlepper, 2 Fischdampfer.

Anmerkung. PD bedeutet Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, F&D Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, LY Lootsen-Yacht, DY Dampf-Yacht, SD Schleppdampfer, DB Dampflogger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Vermischtes.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Satori & Berger passirten vom 16.—30. April 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 684 Schiffe, dar. 308 Dampfer (incl. Schlepper) und 378 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt theilnahmen sich, nach Flaggen geordnet: 541 deutsche, 86 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 46 holländische, 7 russische und 6 englische Schiffe.

Bremer Verein für Seemannshelme. Bericht über das Jahr 1899 an die Generalversammlung, 28. April 1900.

Die Zwecke des Vereins, den Seeleuten ein bebagliches Unterkommen zu bieten, ihnen zuverlässige Quellen zur Beschaffung ihrer Ausrüstung nachzuweisen, Stellen zu verschaffen und Ersparnisse entgegenzunehmen, sind auch im verflossenen Jahre zum Nutzen vieler Seeleute verfolgt worden. Der Segen unseres Heims hat sich wieder in vollem Masse bewiesen, leider ist jedoch das finanzielle Ergebniss des Jahres 1899, wie die untenstehende Rechnung ausweist, ein unbefriedigendes und es bleibt nur zu hoffen, dass es sich durch zunehmenden Besuch unseres Hauses mit der Zeit besser gestalten wird. Die Einnahmen könnten erheblich vermehrt werden, wenn unsere Rhedereien die mit unserem Hause verbundene Schiffsjungenmeldestelle nur mehr benutzen wollten. Zu unserer Dankverpflichtung bedient sich eine Anzahl unserer Rhedereien n. a. auch der Norddeutsche Lloyd der Vermittlung dieser Stelle zur Deckung des Bedarfs an Schiffsjungen und sicherlich nur zu ihrem eigenen Nutzen, denn unser Hausvater nimmt nur gesunde und kräftige Junge an und sorgt dafür, dass diese ihre Ausrüstung gut und billig beschaffen, so dass die Rhedereien und die jungen Leute nur Vortheil davon haben und unser Verein erfährt durch die für den einzelnen Fall zu entrichtende sehr geringe Gebühr einen erwünschten Zuwachs seiner Einnahmen. Wir richten hierdurch wiederholt die ebenso herzliche wie dringende Bitte an unsere Rhedereien, unsere Schiffsjungen-Meldestelle benutzen zu wollen.

Das Seemannshaus wurde im verflossenen Jahre von 656 Seeleuten besucht. Es ist erfreulich, dass eine so grosse Anzahl zu uns kommt und besonders, dass viele alte Bekannte immer wiederkehren, woraus die Anerkennung unserer guten Einrichtungen hervorgeht; immerhin bleibt ein grösserer Besuch sehr erwünscht.

Auf 56 Sparcassenbüchern verblieben am 31. December 1899 4175,75 \mathcal{M} belegt, gegen 1887,85 \mathcal{M} am Ende 1898.

Die Bibliothek wird fleissig benutzt; auch ist von der Einrichtung, den Seeleuten auf ihren Wunsch Bücher in Mappen mit auf die Reise zu geben, wiederholt Gebrauch gemacht worden. Wir haben wieder die angenehme Pflicht zu erfüllen, für eine ganze Reihe geschenkter Bücher den freundlichen Gebern an dieser Stelle unseren verbindlichsten Dank auszusprechen.

Unser Hausvater hat auch im Berichtsjahre für viele Leute die Effecten mit Beträgen von 200—300 \mathcal{M} versichert.

Die Schiffsjungenmeldestelle hat im letzten Jahre 151 jungen Leuten gute Stellen besorgt; es ist dies leider ein Rückgang gegen das vorhergehende Jahr, jedoch hoffen wir, dass unsere oben ausgesprochene Bitte bei unseren Rhedereien ein gütiges Gehör finden und die Zahl wieder steigen werde.

Die Betriebsrechnung unseres Hauses schliesst leider mit einem Fehlbetrage von 4811,41 \mathcal{M} ab. Die Ausgaben betrugen 17 321,78 \mathcal{M} , während sich die Einnahmen auf 12 510,37 \mathcal{M} beliefen. Der Fehlbetrag von 4811,41 \mathcal{M} konnte zum grössten Theil aus den Zinsen des Reservefonds gedeckt werden.

Von der Handelskammer wurde uns ein Theil der alten Schavencasse im Betrage von 5983,24 \mathcal{M} überwiesen, welche wir zum Capital geschlagen haben, und wir sagen für diese hochwillkommene Gabe hier nochmals unsern besten Dank.

Der Fischdampfer »Hornariff« von Geestemünde wurde von dem englischen Fischereikreuzer im Minch-Canal gehalten und nach Stornoway gebracht, weil er angeblich auf englischem Territorium gefischt haben sollte. Nach der Karte des »Hornariff« und den vom ersten Officier des Fischereikreuzers eigenhändig in dieselbe eingetragenen Kreuzpoilungen befand sich das Schiff 4 Seemeilen von der Küste. Der Commandant behauptete aber, dass er nur drei Seemeilen entfernt sei und brachte das Schiff auf. Der Capitän wurde wegen unberechtigten Fischens zu einer Strafe von 100 £ und Confiscation des Netzes sowie 200 Faden Kurrleine verurtheilt. Ausserdem wurde, weil das Schiff nicht die Marken und Nummern führte, die für die dortigen Gewässer für Fischereifahrzeuge vorgeschrieben sind, auf eine weitere Strafe von 20 £ erkannt. Um das Schiff frei zu machen, damit es seiner Beschäftigung nachgehen konnte, musste die hohe Strafe hinterlegt werden. Es ist, so schreibt die »D. F.-Z.« mit Recht, unverständlich, wie man eine locale Verordnung auch auf Schiffe fremder Nationen anwenden kann, und scheint das Bestreben seitens der englischen Richter, dem deutschen Capitän eine recht empfindliche Strafe zuzudictiren, mitgewirkt zu haben. Der deutsche Consul in Stornoway konnte kein Wort Deutsch, und es wurde dem Capitän sehr schwer, sich zu verständigen. Eine Depesche, die er an seinen Rheder aufgab und bezahlte, ist hier nicht angekommen. Die ganze Sache macht einen höchst merkwürdigen Eindruck und wird voraussichtlich nicht auf sich beruhen bleiben.

Die Bergungsgesellschaft »Neptun«, Stockholm, hat im verflossenen Jahre 70 Bergungen, 5 Bergungs-Versuche, 27 Bergungen und Taucherarbeiten, 2 Schlepp- und 10 Frachtreisen, sowie 35 vergebliche Touren ausgeführt. Der Gesamtwert des geborgenen Eigenthums betrug 5 767 000 Kronen, von welchem Werthe die Gesellschaft einen Bergelohn von 1 332 025 Kronen erhielt. Seit dem Bestehen der Gesellschaft ist von ihr Eigenthum im Werthe von 115 183 000 Kronen geborgen worden. Die nach langen Versuchen am 11. August v. J. aufgegebene Arbeit bei dem gesunkenen russischen Panzerschiff »Hangöudd« hat der Gesellschaft zusammen 867 704,24 Kronen Unkosten verursacht, doch ist das durch diese Kosten beschaffte Material im Werthe von 518 980,11 Kronen noch immer zu Bergungszwecken verwendbar, so dass der eigentliche, durch Uebernahme der Bergungsarbeiten herbeigeführte Verlust sich auf 348 724,15 Kronen bezieht.

Hafenabgaben in Neu-Südwalles. Ein Gesetz vom 29. Decbr. 1899 setzt die Abgaben für Schiffe, die in den Häfen von Neu-Südwalles Ladung löschen, wie folgt, fest: Jedes voll beladene Schiff, das seine ganze Ladung löscht, zahlt für jeden Tag oder Theil eines Tages, an welchem es an einem Quai liegt, $\frac{1}{4}$ Penny pro Registerton, und jedes vollbeladene Schiff, das nur einen Theil seiner Ladung löscht, sowie jedes theilweise beladene Schiff, das seine ganze Ladung oder einen Theil derselben löscht, $\frac{1}{2}$ Penny pro Tag oder Theil eines Tages. Für die Schiffe sind gewisse Fristen — free lay days — festgesetzt, bis zu deren Ablauf Abgaben nicht erhoben werden. Dampfschiffe zahlen nach dem Brutto-Raumgehalt. Das letztveröffentlichte Lloyd-Register ist für Bemessung des Raumgehalts massgebend.

Spaniens Handelsflotte im Jahre 1899. Die spanische Handelsflotte zählte im Jahre 1899 377 Dampfschiffe von mehr als 100 Tonnen Ladefähigkeit und einem Raumgehalt von zusammen 555 887 Br.-T. und 77 kleinere Dampfschiffe von geringerer Ladefähigkeit und einem gesammten Raumgehalt von 10 505 Br.-T. Die Zahl der Segelschiffe belief sich auf

1052 von 151 946 Br.-T. Die Zunahme gegen das Jahr 1897 beträgt 22 Dampfschiffe und 63 494 Br.-T. = 12,9 %. Die spanische Handelsflotte hat sich also in Anbetracht der ungünstigen Lage, in welche die Ereignisse der letzten Jahre den spanischen Schiffsverkehr versetzt haben, bedeutend vergrössert, zumal da in der Zwischenzeit 18 Dampfer von 31 316 Br.-T. verloren wurden. Die englische Handelsflotte hat sich in dem gleichen Zeitraum nur um 5 % ihres Tonnagebhalts und die französische nur um 0,7 % vermehrt.

Der überseeische Schiffsverkehr Canadas hat im verflossenen Jahre darunter gelitten, dass in Folge des südafrikanischen Krieges eine ganze Reihe der sonst den Verkehr zwischen Canada und England vermittelnden Schiffe an die englische Regierung für deren Truppen- und Kriegsmaterial-Transporte verchartert und dadurch ihrer eigentlichen Bestimmung entzogen waren. Für Montreal kam überdies noch die bedeutende Erhöhung der Seeversicherung für die St. Lorenz-Route in Betracht, die viele Rheder bestimmte, die Fahrt nach Montreal aufzugeben. Eine Hebung der Binnen- und dadurch auch der Seeschifffahrt verspricht man sich von der erfolgten Fertigstellung des schon seit Jahren in Arbeit befindlichen Werkes der Vertiefung des canadischen Canalystems auf 14 Fuss englisch, wodurch für Schiffe bis zu 2000 Tonnen eine directe Wasserverbindung zwischen dem Superior-See und dem Ocean geschaffen worden ist. Auf diese Weise erwartet man, sich mit grösserem Erfolge als bisher an dem Getreide-Geschäft und Transport betheiligen zu können, da die neue Transportgelegenheit vor den Verkehrsverbindungen der amerikanischen Häfen am Atlantischen Ocean die vollständige Vermeidung der Eisenbahn voraus hat. Es wird abzuwarten bleiben, ob der Canalbetrieb den Anforderungen der Schifffahrt entsprechen und gut functioniren wird; einstweilen hegt man in dieser Beziehung noch Besorgnisse. An der Verbesserung der Hafeneinrichtungen in Montreal ist in neuerer Zeit eifrig gearbeitet worden.

(Aus einem Berichte des Kaiserlichen Consuls in Montreal.)

Handel und Schiffsverkehr von East London im Jahre 1899. Die Ausfuhr East Londons betrug im Jahre 1899 1 014 306 £ gegen 954 654 £ im Vorjahre. Die Einfuhr East Londons, welche im Jahre 1899 3 101 303 £ betrug, blieb hinter der Einfuhr des Jahres 1898 von 3 519 697 £ um 418 394 £ zurück. Der Rückgang wurde durch die kriegerischen Ereignisse in Südafrika verursacht. Die Lagerhäuser und die öffentlichen Lagerplätze von East London sind derartig mit Gütern für Transvaal angefüllt, dass die Eisenbahn nach Friedensschluss zur Fortschaffung der Waaren volle 3 Monate in Anspruch genommen werden wird. Der Schiffsverkehr mit East London im Jahre 1899 wurde durch 431 Dampfer von 1 797 416 Registertons gegen 435 Dampfer von 1 619 776 Registertons im Vorjahre und durch 56 Segler von 35 752 Registertons gegen 75 Segler von 57 587 Registertons im Jahre 1898 vermittelt. Die deutsche Flagge war 1899 mit 1 Dampfer und 6 Segelschiffen von zusammen 6337 Registertons vertreten. (Nach einem Berichte des Kaiserlichen Consuls in East London.)

Kleine Mittheilungen.

Ende April sind an Bord S. M. Schiffe Versuche mit der schnellen Uebernahme von Kohlen gemacht worden, wobei es dem Linienschiff »Wörth« gelungen ist, 182 Tons in einer Stunde überzunehmen. Diese wahrhaft grossartige Leistung

ist, soweit uns bekannt, nur einmal, im September 1898, von dem englischen Kriegsschiff »Majestic« übertroffen worden. Unsere Annahme gilt allerdings auch nur dann, wenn 182 T. die höchste Leistung in einer Stunde war, nicht aber die stündliche Durchschnittsübernahme bei einem grösseren Kohlenquantum. Ist Letzteres der Fall, dann hat S. M. S. »Wörth« einen grossartigen Record geschaffen. Die bisher besten Leistungen englischer Kriegsschiffe reichen lange nicht an diese Höhe heran. Wir geben nachstehend eine im September 1898 veröffentlichte Tabelle wieder, welche über schnelles Kohlenübernehmen des englischen Canalgeschwaders Aufschluss gewährt und welche a. Z. den Rundgang durch die ganze englische Presse machte. An der Arbeit betheiligten sich:

	Eingenommene Kohlen	Stündliche Durchschnittsübernahme	Höchste stündliche Leistung
Majestic	1268 T.	162,0 T.	190 T.
Magnificent	1150 „	125,0 „	141 „
Mars	1115 „	123,6 „	140 „
Jupiter	1158 „	115,8 „	135 „
Hannibal	886 „	89,5 „	107 „

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 9. Mai. Nach Erledigung der Eingänge und einer internen Angelegenheit bemerkt ein Mitglied, dass in dem von der Medicinalbehörde herausgegebenen Buch der Gesundheitslehre für deutsche Kauffahrteischiffe Angaben darüber fehlen, in welcher Weise Nierenerkrankungen zu heilen sind. Nach der Darlegung mehrerer Mitglieder und besonders nach den Ausführungen des II. Vorsitzenden, der die Ansicht des Hafenarztes, Herrn Dr. Nocht, wiedergibt, sind auf die Nierenerkrankung bezügliche Mittheilungen wohl unterlassen, weil es selbst für einen erfahrenen Arzt schwer ist, die Diagnose in solchem Falle zu bestimmen. Der Vorschlag, eine ständige Commission mit der Aufgabe zu ernennen, bei eintretender Hilfsbedürftigkeit eines Mitgliedes festzustellen, ob ihm die Segnungen der Unterstützungskasse zu Theil werden können, wird bis nächster Sitzung eingehender Erwägung unterzogen und dann endgültig besprochen werden. — Nächste Sitzung 13. Juni.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 3. Mai abgehaltenen gut besuchten Mitglieder-Versammlung, welche unter Leitung des Herrn Fusch stattfand, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen, sowie ein früheres Mitglied wieder aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben von der Sociedad Cosmopolita de Capitanes Valparaiso und vom Auswärtigen Amt Colonial-Abtheilung Berlin, ferner von Mitgliedern aus Hongkong, New-York, Berlin, Oldersum, Rostock, Stettin, Magdeburg, Cuxhaven, Blankenese, Uetersen und hier. Verlesen wurde sodann ein Artikel aus No. 17 der »Hansa«, welcher über das Schulschiff des Norddeutschen Lloyd »Herzogin Sophia Charlotte« handelt. Aus der Versammlung heraus wurde der Meinung Ausdruck gegeben, dass den meisten an Bord befindlichen Cadetten die Praxis nach Absolvierung der Fahrzeit auf dem Schulschiffe späterhin grosse Enttäuschungen bringen würde. Die anwesenden Mitglieder halten nach wie vor an den früheren Beschlüssen zu dieser Frage fest und finden, dass die Erziehung auf Segelschiffen von der Pike auf das einzig Richtige ist. Nachdem zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen, wurde die Versammlung geschlossen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Siemon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Siemon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 20.

Hamburg, den 19. Mai.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Hafen Lourenço-Marques. (Schluss.) — Stand des Schiffbaues am 31. März 1900. — Der Hafen von Nexö auf Bornholm. — Halbjähriger Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona. — Seemannsverhandlungen. — Kaiserliches Ober-Seeamt — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsberichte. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Die **Commission des Reichstages** hat sich u. A. bei Berathung der **Seemannsordnung** dafür entschieden, den Schiffsofficiern gleich den Schiffsteuten ein Entgelt für Ueberstundenarbeit zu gewähren. Wir sind, obgleich eine grosse Anzahl von Schiffsofficiern aus socialen Gründen bereit ist auf die Ueberstundengelder zu verzichten, doch erfreut, dass die Commission diesen Beschluss gefasst hat. Natürlich wissen wir, dass Commissionsbeschlüsse, sollen sie Bedeutung haben, erst der Sanction des Plenums bedürfen; aber diese wird im vorliegenden Falle wohl kaum ausbleiben. Unsere ausgedrückte Befriedigung über den Commissionsbeschluss darf andererseits aber nur dann als andauernd bezeichnet werden, wenn den Schiffsofficiern durch die Gewährung der Ueberstundengelder nicht die unter dem Namen »Competenzen« bekannten Weingelder entzogen werden, wie sie die grossen Passagierhohereien an ihre Schiffsangestellten zahlen. Ausserdem ist es auch sehr erwünscht, dass die Höhe der Ueberstundengelder nach Maassgabe des Ranges, den der Empfänger an Bord bekleidet, bemessen wird. — Auf die anderen bisher gefassten Commissionsbeschlüsse, so sympathisch sie auch klingen mögen, einzugehen (d. h. soweit sie Bedeutung haben), versagen wir uns, weil nicht gut anzunehmen ist, dass sich das Plenum damit einverstanden erklären dürfte. Ueberhaupt ist zu berücksichtigen, dass, seitdem der neugewählte Reichstags-Abgeordnete, Herr Dr. Semler aus Hamburg, den

Commissionssitzungen beiwohnt, die bisher dort ziemlich von links wehende Brieze eine andere Richtung einschlagen dürfte. Herr Dr. Semler ist ein äusserst gewandter Redner, der über grosse Sachkenntniss verfügt; er vertritt als Nationalliberaler mehr den Standpunkt der Rheder, als den der Schiffsteute. Ehe das neue Mitglied hinzukam, sollen, wie uns von gutunterrichteter Seite mitgetheilt wird, die Anschauungen eines Reichstagsabgeordneten maassgebend gewesen sein, der s. Z. der Seefahrt als Schiffskoch langjährige Dienste geleistet hat. Aus derselben Quelle erfahren wir, dass man auch hinter den Coullissen eifrigst bemüht war und noch ist, den Commissionsmitgliedern die nöthigen ihnen fehlenden Informationen über die Verhältnisse in unserer Handelsmarine zu geben — oder wie der technische Ausdruck lautet: »Die Commissionsmitglieder zu bearbeiten.« In welchem Sinne, darüber schweigt leider unser Gewährsmann.

Man schreibt uns:

»Ihren Artikel »**Seemannsordnung und Seemannsverband**« habe ich erst mir allein, später mehreren Schiffen und Steuerleuten, von deren Standpunkt die ganze Kritik ja gefasst sein soll, vorgelesen. Das Urtheil lautete übereinstimmend: »Der Verfasser hat die Ansichten deutscher Schiffsführer und Schiffsofficiere in einer Weise zum Ausdruck gebracht, wie wir sie leider, leider schon lange nicht mehr gehört haben.« Ich frage hier an dieser Stelle, welches sind unsere Feinde, welches sind die Personen, die

in jeder denkbaren Weise versuchen, uns die Ausübung unseres verantwortungsvollen Berufes unmöglich zu machen oder wenigstens doch sehr zu erschweren?

Sind es die Rheder und Schiffsinspectoren, oder sind es diejenigen Leute, welche ihren Lebenszweck darin erblicken, durch gehässige und aufreizende Reden Unfrieden zu stiften?!—

Ich bin nicht naiv genug, nicht zu wünschen, dass unsere sociale und wirthschaftliche Stellung besser sein könnte; ich wäre auch nicht der Letzte der ein in entsprechende, anständige Form gekleidetes Schreiben um Gehaltserhöhung unterzeichnete; ja ich stehe nicht an zu behaupten, dass im Allgemeinen die Honorirung nicht im richtigen Verhältniss zu der Verantwortungslast steht, welche auf den Schultern von Schiffern und Schiffsofficieren überhaupt ruht — aber trotz alledem — sehe ich ein, dass nicht vornehmlich die Rheder und deren Beauftragte von Schiffsofficieren zu bekämpfen sind, sondern diejenigen Leute, welche auf ein dereinstiges Gelingen des grossen von Karl Marks angerogten Nivellirungswerkes ihre Hoffnung setzen. Gegen Die müssen wir uns wenden, soll das Leben an Bord nicht mit der Zeit geradezu unerträglich werden. Der Verfasser Ihres Artikels hat mit dem Satz: »Alle Vergehen der Schiffsleute werden auf Unwissenheit, alle Handlungen des Schiffers (hier hätte noch stehen müssen, der Schiffsofficier überhaupt) auf Niedertracht oder ähnliche Empfindungen zurückgeführt«, den Nagel auf den Kopf getroffen.

Ich bin modern genug, das patriarchalische Verhältniss aus früheren Jahren nicht zurückzuwünschen, aber was ich, was wir Schiffer, Steuerleute und Maschinisten fordern, ist eine gerechte Beurtheilung unserer Handlungsweise an Bord, abseits der Schiffsleute. Dadurch, dass wir, anstatt die gefährlichen Angriffe, die uns von jener Seite, nämlich von den Vertretungen der Seeleute niederer Charge drohen, gemeinschaftlich abzuwehren, unsere Kräfte zersplittern und uns unter einander befehlen, liefern wir den Agitatoren Waffen in die Hände, mit denen sie uns eines Tages den Garaus machen werden. Es wird allerhöchste Zeit, dass uns endlich die Augen aufgehen, und dass wir erkennen, welchen Weg wir einzuschlagen haben. Diese Worte richtet »Einer für Viele« an die Redaction mit der Bitte um Veröffentlichung.

Das vorstehende Schreiben ist hier abgedruckt, nicht weil wir uns mit allen dort vertretenen Ansichten einverstanden erklären, sondern weil ein alter, halbvergessener Gedanke wieder in Erinnerung gebracht wird. Der Verfasser scheint der Ansicht

zu sein, Vertretungen der Schiffsführer und Schiffsofficier am Lande müssten lediglich das Thun und Treiben des Seemannsverbandes bekämpfen. Das ist entschieden zu weit gegangen. Die Wahrung der Schiffsführer- und Schiffsofficiersinteressen beruht u. E. einestheils in einer ruhigen aber nicht misszuverstehenden Abwehr solcher Angriffe, die von Vertretungen der Seeleute niederer Charge gemacht werden, andererseits aber auch darin, dass am richtigen Zeitpunkt in gemässiger und doch fester Weise auf eine Hebung des Standes nach socialer und wirthschaftlicher Seite hin gewirkt wird. Allerdings dürfte der letztere Vorschlag nur dann mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden können, wenn mehr diplomatische Begabung als blindes Darauflosgehen Gelegenheit zur Bethätigung finden. Das Capital ist eine sehr mächtige Gewalt. Will man von dieser Concessionen erringen, so zeigt es von recht naivem Gemüth, wenn statt geschickt den Augenblick zum richtigen Handeln abzapfen, einfach bei irgend einer Gelegenheit Radau geschlagen wird. Eine derartige Maxime hat selbst den im socialdemokratischen Geiste und mit socialdemokratischen Waffen kämpfenden Arbeitnehmervertretungen noch keine Erfolge gebracht, obgleich diesen das Mittel zur Hand war, mit einem Strike drohen zu können. — Andererseits glauben wir, gleich dem Verfasser des obenstehenden Schreibens, dass die Seeleute höherer Charge den Matrosen- und Heizervereinen insofern grössere Aufmerksamkeit als bisher schenken müssen, als ihnen hier eine Gefahr droht, die schwerer ist, als man im Allgemeinen anzunehmen scheint. Die Ansicht der Centralvertretung deutscher organisirter Seeleute niederer Charge den Schiffsführern und Schiffsofficieren gegenüber, hat durch die Abänderungsvorschläge zur Seemannsordnung prägnanten Ausdruck erfahren. Jene Petition ist nicht mit Nachsicht auf etwaige Vergehen der Schiffsofficier, die doch gleich den Matrosen fehlende Menschen sind, zusammengestellt, sondern in der deutlichen Absicht die Rechte niederer Seeleute grenzenlos zu wahren, dagegen die Rechte der Vorgesetzten mit Füßen zu treten. Weil diese höchst einseitige Beurtheilung der Verhältnisse den Stempel ausgesprochener Subjectivität trägt, kann sie bei vorurtheilsfreien Personen glücklicherweise nicht die Bedeutung erlangen, welche sonst einer von Vielen unterzeichneten Petition zukommt, in der gerechte Beurtheilungsweise die Richtschnur bildet.

Auf Veranlassung des englischen Handelsamtes sollen in Zukunft — ein bestimmter Termin ist noch nicht festgesetzt — die abgemusterten **Seeleuten** von englischen Schiffen als Beglaubigung der **Abmusterung** dienenden **Urkunden**, bekannt unter dem Namen »dischargess«, abgeändert werden

Steht es heute dem abmusternden englischen Seemann frei, sich entweder auf der Rückseite seines Abmusterungsscheins oder auch separat ein Führungszeugniss ausstellen zu lassen, so sollen in Zukunft die Mittheilungen über Führung und Tüchtigkeit auf demselben Blatte stehen, auf dem urkundlich die Dauer der Dienstzeit vermerkt ist. Ausserdem wird mit dem System der »discharges« als einzelner Blätter aufgeräumt und jedem Seemann ein Buch, ähnlich unserem Seefahrtbuch, ausgestellt. Diese Aenderung, besonders ihr erster Theil, ist vorgenommen, damit Rhederei oder Schiffer, wenn sie einen Mann abmustern, in der Lage sind, sowohl über seine bisherige Fahrzeit als seinen Charakter und Qualification Anhaltspunkte zu haben. — Welches Geheul würde unsere socialdemokratische Presse und auch noch andere Leute angestimmt haben, wenn in dem Entwurf der neuen Seemannsordnung ähnliche Vorschläge gemacht wären. Dass es nicht geschehen ist, hat uns den zweifelhaften Genuss geraubt, Worte wie Unterdrückung, ungerechte Behandlung, Capitalistenstaat und ähnliche Ausdrücke mehr, in schneller Wiederholung anmuthig gepaart, lesen und hören zu dürfen. Die englische Gewerkschaftspresse nimmt von diesem Entschluss des Handelsamtes gar keine Notiz, weil sie glaubt, es ist ein billiges Recht des Rheders und Schiffers über die Charaktereigenschaften einer Person etwas zu wissen, die in seine Dienste treten soll. Im Anschluss hieran mag erinnert werden, dass bekanntlich das englische Volk in politischer Hinsicht viel, viel reifer ist, als das deutsche.

Dem englischen Unterhaus ist vom Handelsamt eine Tabelle zugegangen, die erhellt, wie viele britische Seeleute im Laufe des letzten Jahres im Ver. Königreich die **Examina** zum Schiffer, ersten und zweiten Steuermann bestanden haben und wie viele durchgefallen sind. Das Material hat für uns insofern einiges Interesse, als daraus hervorgeht, dass in englischen Schulen im Gegensatz zu deutschen nicht die »Bestandenen« sondern die »Durchgefallenen« vorwiegen; wenigstens soweit es sich um die Steuermannsprüfungen handelt. Auf Grund der erwähnten Aufzeichnungen erhielten 714 Schiffer für grosse und 76 für europäische Fahrt das Befähigungszeugniss, 412 resp. 22 fielen durch; 70 bestanden die »Extramaster-Prüfung«, 52 nicht; 799 wurden Inhaber erster Steuermanns-Zeugnisse, 769 wurde Gelegenheit gegeben, sich abermals einer daraufbezüglichen Prüfung zu unterziehen; 874 erhielten die Berechtigung als zweiter Steuermann fahren zu dürfen und 1210 hatten sich erfolglos bemüht. Fasst man grosse und europäische Fahrt zusammen, so bestanden das Steuermannsexamen im Ganzen 1788 Personen, während 2043 als unfähig zurückgewiesen werden mussten. Die

Prüfungen wurden in 20 Häfen des Ver. Königreichs abgehalten, davon am zahlreichsten in London.

Um die **Benachtheiligung** auszugleichen, welcher **New-York** im Wettbewerb mit anderen amerikanischen Seehäfen hinsichtlich der **Getreideverschiffung** untersteht, ist der ernst zu nehmende Plan gefasst, an einer seichten Stelle in der sog. »Upper-Bay«, zwischen der Ellis- und Bedloe's Insel, ein künstliches Eiland zu schaffen. Ein Syndicat, dem Mr. Edw. Cragin vorsteht, hat sich in dieser Angelegenheit an die Behörden in New-Jersey gewandt. Der Antrag bezweckt in erster Linie die erwähnte Untiefe (es befinden sich nur etwa 3 bis 4 Fuss Wasser an dieser Stelle) zu pachten und die Erlaubniss nachzusuchen, auf dem geplanten Eiland Eisenbahnbauten vornehmen zu dürfen, die in unmittelbarer Verbindung mit dem Bahnnetz der Jersey Central-Road stehen sollen. Innerhalb zweier Jahre verpflichtet sich Mr. Cragin, sowohl das Eiland geschaffen als Elevatoren errichtet zu haben. Nach Durchführung seines Planes glaubt er im Stande zu sein, die Transportkosten des Getreides vom Binnenlande um $1\frac{1}{2}$ bis 2 Cts. per Bushel gegen den jetzigen Frachtsatz herabmindern zu können. Beabsichtigt wird, drei Seiten des Eilands bis auf eine Tiefe von 30 Fuss auszubaggern und eine Wasserfront von mindestens 7000 Fuss herzustellen. Um die Motive, welche das Syndicat zu seinem abenteuerlich klingenden Plan geleitet haben, besser beurtheilen zu können, mag erwähnt werden, dass die Eisenbahnfracht vom Binnenlande nach New-York 1 cent per hundert Pfund höher ist als nach Philadelphia und etwa $1\frac{1}{2}$ cent höher als nach Baltimore, Newport-News und Norfolk. Dagegen sind die Oceanfrachten in allen Häfen gleich.

Der Hafen Lourenço-Marques.

Von Gustaf Krenke.

(Schluss.)

Am 7. November 1894 kam endlich ein Uebereinkommen zu Stande, dass u. a. auch dem drohenden Tarifkrieg vorzubeugen schien, aber schon vom 10. Februar 1895 ab ermässigte die Capregierung die Tarife südlich vom Vaalfluss und richtete, um der Tarifierhöhung nördlich vom Vaalfluss die Spitze abzubrechen, einen regelmässigen Ochsenwagen-Verkehr zwischen dem Vaalfluss und Johannesburg ein. Im April 1895 wurde wegen der Eisenbahntarifffrage eine Versammlung aller südafrikanischen Staaten nach Capstadt berufen, auf der die Capregierung ihren Anspruch auf $\frac{2}{3}$ ermässigte. Da aber natürlich auch auf dieser Grundlage keine Einigung zu Stande kam, ging der Ochsenwagenverkehr weiter, bis er beim Eintritt des südafrikanischen Winters aus Mangel an Viehfutter eingestellt werden musste. Ausserdem beschränkte die Süd-

afrikanische Republik bei Eintritt des Sommers die Waareneinfuhr über die Vaalgronzo auf die nicht über See eingeführten Güter. Diese Maassregel, die im Capland ungeheure Entrüstung hervorrief, wurde zwar zurückgenommen, als die südafrikanischen Staaten am 4. November 1895 von neuem wegen der Eisenbahnfrage in Pretoria zusammentraten, aber die Versammlung ging ebenfalls ohne Ergebniss auseinander, weil die Capregierung noch immer beanspruchte, dass ihren Häfen $\frac{2}{3}$ des überseeischen Verkehrs auf 10 Jahre zugesichert würden. Endlich der Jameson-Einfall in die Südafrikanische Republik zu Anfang des Jahres 1896 hatte u. a. die Wirkung, dass der Oranje-Freistaat vom 1. Januar 1897 ab seine Eisenbahnen in eigene Verwaltung nahm und damit der Capregierung das Mittel entzog, auf den überseeischen Güterverkehr der Transvaal-Goldfelder einen unrochtmässigen Einfluss zu Gunsten ihrer eigenen Häfen auszuüben.

Es kann allordings nicht verschwiegen werden, dass dieser ganze Tarifikrieg schwerlich nöthig gewesen wäre, wenn die Portugiesen dem schon von Natur vorzüglich geschützten und für Schiffe jeden Tiefgangs zugänglichen Hafen von Lourenço-Marques einige Sorgfalt gewidmet hätten. Als die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahngesellschaft mit dem Bau begann, war in Lourenço-Marques noch keine Einrichtung zum Löschen und Laden von Gütern getroffen. Eine der ersten Aufgaben der Gesellschaft war daher die Herstellung einer eisernen Lösch- und Ladebrücke, an der die Umladung aus und in die Leichter durch drei Dampfkrähne erfolgte, die Herrichtung eines Lagerplatzes und die Verbindung des Piers mit der Eisenbahn. Den Lösch- und Ladedienst übertrug die Gesellschaft gegen vertragsmässige Vergütung der African Boating Company (Empreza Africana). Da die Ladebrücke der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft gute Dienste leistete und sowohl die Kosten wie die Beschädigungen der Güter beim Löschen sehr verminderte, so erbot sich die Gesellschaft 1892 der Colonie Mosambik gegenüber, den Pier auch für Güter von Privaten zur Verfügung zu stellen; obwohl aber die von der Colonie selbst geplanten Anlagen nicht im geringsten gefördert wurden, wurde das Angebot doch abgelehnt. Am 15. November 1895 schloss endlich die Gesellschaft mit der portugiesischen Eisenbahnverwaltung ein Uebereinkommen, durch das der Pier zu Lourenço-Marques dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. Dabei wurde der Pier ganz unter die Leitung der portugiesischen Eisenbahnverwaltung gestellt, während die Gesellschaft ein Vorzugsrecht für die Löschung der eigenen Güter behielt. Im übrigen empfing sie für jede Tonne Gut, die am Pier gelöscht wurde, eine feste Entschädigung. Dieses Uebereinkommen, das baldigst von dem königlichen Commissar in

Lourenço-Marques bestätigt wurde, trat am 15. Novbr. 1896 in Kraft. Es war übrigens nicht die Mangelhaftigkeit der Hafeneinrichtungen allein, die dem Aufschwung von Lourenço-Marques im Wege stand, auch der portugiesische Theil der Eisenbahn liess viel zu wünschen übrig; namentlich fehlte es an Zugkraft und die Zeit zwischen dem Löschen der Schiffe und der Ankunft der Waaren am Bestimmungsort währte viel zu lange, doch verbesserte sich dieser Uebelstand von Jahr zu Jahr.

Endlich im Jahre 1897 ermächtigte ein Gesetz die portugiesische Regierung, die zur Verbesserung des Hafens Lourenço-Marques erforderlichen Bauten auszuführen. Die Gesamtkosten wurden auf 5 000 000 Milreis Gold bemessen, wobei unter Zugrundelegung eines doppelten Verkehrs wie 1896/97 das Löschen und Laden der Waaren und ihre Lagerung erleichtert werden sollte. Die Bauten erster Ordnung sollen 1 350 000 Mr. Gold nicht übersteigen und durch eine Anleihe beschafft werden, welche durch die Betriebsreinerträge, sowie durch den Verkauf oder die Verpachtung der dem Meere abgewonnenen und verfügbar bleibenden Ländereien sichergestellt wird. Für die Ausführung der folgenden Abtheilungen können die Erträge des Landverkaufs sowie die verfügbar bleibenden Betriebsüberschüsse herangezogen werden. Die Verwaltung und den Betrieb des Hafens hat sich der Staat direct vorbehalten.

Wenn Lourenço-Marques auch an sich keine erhebliche Bedeutung besitzt und wesentlich nur als Durchgangshafen in Betracht kommt, so hat doch die Stadt selbst seit einigen Jahren überraschende Fortschritte gemacht. Beispielsweise beträgt die europäische Bevölkerung, die 1895 noch nicht 1700 Seelen überstieg, jetzt mehr als 2380 Köpfe. Wie in anderer Beziehung so hat man auch in gesundheitlicher Hinsicht viel gethan, um die Lage zu verbessern. Typhus und Delagoa-Fieber, eine Art Malaria, haben grosse Verheerungen angerichtet, aber man hat ihre Häufigkeit in riesigem Maasse vermindert, indem man mehrere der benachbarten Sümpfe entwässerte, den Einwohnern gutes Trinkwasser lieferte, ein Krankenhaus errichtete und die Bewohner voranlasste, sich grösstentheils in einem gesunder als die Stadt selbst gelegenen Vorort niederzulassen; dorthin können sie sich abends nach Schluss der Geschäfte zurückziehen. Man darf auch nicht vergessen, dass, wenn auch vom September bis Mai trockene Winde oder feuchte und heisse Luft den Körper abmatten, im übrigen Theil des Jahres das Klima köstlich ist. Elektrische Beleuchtung, gute Strassen in der Umgebung, Telegraphenlinien usw. stehen zur Verfügung. Der beste Beweis für die aufblühende Lage der Stadt ist der stets steigende Preis des Baulandes, dessen sich die Speculation bereits bemächtigt hat.

Neben der Stadt hat auch der Hafen wesentliche Verbesserungen erfahren. Noch vor einigen Jahren fanden die grossen Schiffe zwar am Eingang der Rhede eine reichliche Wassertiefe, längs des Ufers war aber die Anlegung nur für Fahrzeuge von bescheidenstem Tonnengehalt möglich und die Löscheinrichtung war jämmerlich. Indessen seit Ende 1896 finden Schiffe jeder Grösse auf der Sandbank am Eingang des Hafens stets genügende Tiefe, um zu jeder Tages- und Nachtstunde ein- oder auslaufen zu können; andererseits waren die Einrichtungen am Lande wesentlich verbessert worden, so dass eine Ladung von 200 T. Pretoria sechs Tage nach Ankunft des Schiffes im Hafen erreichen konnte. Quais und Quaibahnen erleichterten die Umladung; Bojen und Landzeichen wurden zahlreicher und zu Anfang 1898 war man dabei, einen Leuchthurm auf der Cockburn-Klippe zu errichten, auch ging man ans Werk, um die Landungsbrücken der Zollverwaltung und der Eisenbahn zu vervollkommen, dem Meere eine Fläche von wenigstens 20 000 Geviertmetern abzugewinnen. Ausserdem hatte man eine kleine Brücke zum Ein- und Ausschiffen der Reisenden gebaut und bedeutende Bauten an der Reuben-Spitze zur Verbesserung des Hafens begonnen. Fast ebenso wichtig für den Handel war es, dass man sich entschloss, die Zollbehandlung der Waaren weniger belästigend zu gestalten. Ferner wurden Werkstätten zur Schiffsausbesserung eingerichtet, ein Schlepper und ein Bagger gekauft und namentlich eine Art schwimmende Plattform hergerichtet, die im Verein mit Leichtern allen Anforderungen zur Be- und Entladung von Dampfern, die am Quai nicht anlegen können, entspricht. Bemerkenswerth ist, dass der Zollquai acht Kräne und der Eisenbahnquai sechs Dampfkranne von grosser Tragfähigkeit besitzt. Zu alledem kommen noch die geplanten Neuanlagen, nämlich die Verlängerung des Zoll- und Eisenbahnpiers bis ins tiefe Wasser, so dass acht Schiffe von jedem Tonnengehalt gleichzeitig daran anlegen können, ferner die Verbindung dieser beiden Piers untereinander durch einen gemauerten Quai von 1000 Meter Länge, endlich die Errichtung ausgedehnter Dockanlagen und neuer Leuchthürme. Nach Vollendung dieser Einrichtungen wird Lourenço-Marques der bequemste Hafen Südafrikas sein.

Der Verkehr von Lourenço-Marques kann sich ja begreiflicherweise nicht mit dem der grossen Welthäfen messen, zeigt aber schon jetzt ganz bedeutende und namentlich von Jahr zu Jahr steigende Ziffern. Im Jahre 1894 betrug die Anzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe nur 265, 1895 bereits 363, 1896 = 433, 1897 = 534, 1898 = 522; der Rückgang des Jahres 1898 ist übrigens nur scheinbar, weil die kleinen Segler mehr und mehr durch grosse Dampfer ersetzt werden. Abgesehen

von Frachtdampfern wird Lourenço-Marques durch neun regelmässige Dampferlinien besucht, die monatlich 16 Schiffe dorthin abfertigen. Sechs davon sind englisch, zwei französisch und eine deutsch; letztere ist die Deutsche Ostafrika-Linie, die übrigens von den Reisenden am meisten geschätzt wird, weil sie ihnen u. a. unentgeltlich eine Dampfschaluppe zum Ein- und Ausschiffen zur Verfügung stellt. Die Frachten nach Lourenço-Marques betragen 40 Mark für die Tonne aus Deutschland, 2 £ 15 Schilling aus England und 40 bis 50 Fres. für den Raummeter aus Frankreich.

Abgesehen von dem allgemeinen Verkehr mit der Südafrikanischen Republik, dessen Vermittlung Lourenço-Marques mehr und mehr zufallen wird, scheint es berufen zu sein, der Haupt-Ausfuhrplatz für die reichen Kohlenlager Transvaals zu werden. Früher erreichte der Kohlenpreis in der Delagoabucht in Folge der unregelmässigen Ankunft der Segelschiffe oft eine riesige Höhe; seit Fertigstellung der Eisenbahn nach Pretoria ist das anders geworden. Im Jahre 1896 wurden nach Lourenço-Marques 7771 T. Kohlen von Transvaal ausgeführt und nur 1428 T. eingeführt. Dieses Verhältniss verschiebt sich aber von Jahr zu Jahr mehr zu Gunsten Transvaals, und es ist vorauszusehen, dass bald fast alle Dampfer, die in den südafrikanischen Gewässern verkehren, Lourenço-Marques anlaufen werden, um sich dort mit Kohlen zu versorgen.

So scheint der Delagoabucht und ihrem Hafen Lourenço-Marques eine glänzende Zukunft bevorzustehen. Die englischen Caphäen werden in Anbetracht der Entfernung in absehbarer Zeit den Wettbewerb um den Verkehr der Goldgruben aufgeben müssen; Durban wird zwar einen Antheil erhalten, aber immerhin in den Hintergrund treten; das jetzt viel genannte Beira hat sein Hinterland im wesentlichen in Rhodesia und Swakopmund wird auch nach Herstellung der geplanten Eisenbahn seine Verkehrsbeziehungen schwerlich über die Diamantenfelder von Kimberley hinaus erstrecken können. Dagegen ist es nicht ausgeschlossen, dass die Kosibucht im Tonga- oder die St. Luciabucht im Sululand ein gefährlicher Mitbewerber der Delagoabucht werden kann. Eine gesunde, reine Luft herrscht dort, der Weg nach Transvaal bietet einer Eisenbahn keine erheblichen Schwierigkeiten und die Entfernung nach den Goldfeldern des Witwatersrand ist noch etwas geringer als von der Delagoabucht. Sollte es den Buren in dem jetzigen Kampfe gelingen, die Oberhand zu behalten und sich jene Küstenstriche anzueignen, so werden sie sich sicherlich dort einen Ausfuhrhafen schaffen, gegen den die englischen Mitbewerber garnicht und Lourenço-Marques nur schwer wird ankämpfen können.

Stand des Schiffbaues am 31. März 1900.

Nach der von Lloyds veröffentlichten Statistik waren am 31. März d. J. in Grossbritannien 554 Schiffe mit 1260422 Tons im Bau. Von diesen waren 511 mit 1249099 T. Dampfer und 43 mit 11323 T. Segler gegen 568 Dampfer mit 1382289 Tons und 29 Segler mit 3426 T. am 31. März 1899. Von den Dampfern werden 459 aus Stahl, 49 aus Eisen und 3 aus Holz oder als Compositionsschiffe hergestellt, während von den Seglern 16 aus Stahl und 27 aus Holz oder als Compositionsschiffe gehaut werden. Die Abnahme gegen das Resultat des letzten Quartals beträgt etwa 46000 T., und gegen die aussergewöhnlich hohen Zahlen zu Ende 1898 etwa 140000 T. Von den Ende Juni in Grossbritannien im Bau befindlichen Schiffen sollen 451 mit 995143 T. von Lloyds classificirt werden und stehen desshalb während des Baues unter der Aufsicht von Lloyds Besichtigern. Da ausserdem im Auslande 60 Schiffe mit 210137 Tons gebaut werden, so stehen zur Zeit 511 im Bau befindliche Schiffe mit 1205280 T. unter der Aufsicht von Lloyds. Von diesen Schiffen sind 376 mit 812282 T. für englische Rheder oder zum Verkauf bestimmt, während 75 Schiffe mit 182861 T. von nicht-englischen oder colonialen Rhedereien bestellt sind. Während des mit dem 31. März 1900 endenden Quartals ist mit dem Bau von 148 Dampfern mit 244205 T. und 12 Seglern mit 1165 T. begonnen, während der Bau von 2 Dampfern mit 2360 T. und 2 Seglern mit 140 T. schon vorher in Angriff genommen war, deren Stapellauf aber noch nicht stattgefunden hat. Vom Stapel gelaufen sind während dieser Periode 129 Dampfer mit 264208 T. und 5 Segler mit 1049 T.

In Folgendem geben wir eine Aufzählung der Länder, für die die jetzt im Bau befindlichen Schiffe bestimmt sind: England mit 400 Schiffen von zusammen 967077 T., davon 370 D. und 30 S.; die englischen Colonien mit 25 Schiffen von zusammen 21637 T., davon 22 D. und 3 S.; Argentinien mit 2 D. von 260 T.; Oesterreich-Ungarn mit 13 D. von 37189 T.; Belgien mit 2 D. von 5800 T.; Brasilien mit 3 D. von 3895 T.; Chile mit 2 D. von 3560 T.; China mit 2 D. von 3600 T.; Aegypten mit 6 Schiffen von 770 T., davon 5 D. und 1 S.; Frankreich mit 7 D. von 8520 T.; Deutschland mit 18 D. von 84011 T.; Hawaii mit 1 S. von 1000 T.; Holland mit 6 D. von 29580 T.; Japan mit 2 D. von 6883 T.; Norwegen mit 5 D. von 8400 T.; Portugal mit 1 D. von 460 T.; Russland mit 4 D. von 3870 T.; Spanien mit 1 D. von 1938 T.; die Ver. Staaten mit 3 D. von 4750 T. und für Rheder, deren Nationalität nicht bekannt ist, 3 D. von 1400 T. und zum Verkauf 40 Schiffe mit 65822 T., davon 33 D. und 7 S. Nach ihrer Grösse geordnet rangiren die in Grossbritannien im Bau befindlichen Schiffe wie folgt: Unter 50 T. 7 S., von 50—99 T. 18 D. und 6 S., von 100—199 T. 99 D. 16 S., von 200—499 T. 81 D. und 10 S., von 500—999 T. 33 D., von 1000—1999 T. 51 D. und 4 S., von 2000—2999 T. 36 D., von 3000—3999 T. 78 D.; von 4000—4999 T. 43 D., von 5000—5999 T. 27 D., von 6000—6999 T. 15 D., von 7000—7999 T. 7 D., von 8000—8999 T. 2 D., von 9000—9999 T. 4 D. und von 10000 T. und darüber 17 D. Was die Häfen betrifft, in denen die Schiffe erbaut werden, so steht Glasgow mit 112 D. von zusammen 262887 T. und 7 S. von 4210 T. obenan. Dann folgt Newcastle mit 79 D. von 232168 T., Greenock mit 53 D. von 155725 T. und 2 S. mit 2860 T., Sunderland mit 47 D. von 162763 T., Middlesbro und Stockton mit 33 D. von 108215 T., Hartlepool und Whitby mit 23 D. von 84160 T., Belfast mit 22 D. von 185454 T. und Barrow. Maryport und Workington mit 3 D. von 1620 T. und 7 S. von 1070 T.

Um die Uebersicht des ganzen Schiffbaues in Grossbritannien zu vervollständigen, geben wir in Folgendem eine

Aufzählung der im Bau befindlichen Kriegsschiffe. Für die englische Marine sind bestimmt: 14 Panzer I. Cl. mit 199900 T. Depl., 14 armirte Kreuzer I. Cl. mit 167000 T., 1 gedeckter Kreuzer III. Cl. mit 2200 T., 6 Corvetten mit 6060 T., 15 Torpedobootzerstörer mit 4820 T., 2 Torpedoboote mit 250 T. und 1 königliche Yacht mit 4700 T. Ausserdem befinden sich in Grossbritannien an fremden Kriegsschiffen oder solchen, deren Nationalität nicht angegeben ist, im Bau, 6 Panzerschiffe mit 57540 T., 2 gedeckte Kreuzer mit 7595 T., 5 Torpedobootzerstörer mit 1720 T., 14 Torpedoboote mit 1600 T. und 1 Revierkanonenboot mit 125 T.

Zum Schluss führt die periodische Veröffentlichung der grossen Classificationsgesellschaft noch eine Tabelle an, die über die am 31. März auf nichtenglischen Werften im Bau befindlichen Räume entsprechenden Aufschluss giebt. Hiernach waren im Bau in: Oesterreich-Ungarn (Fiume, Triest) 6 Schiffe mit 9400 Br.-R.-T., Belgien (Antwerpen) 1 mit 2500 T., China (Shanghai) 11 mit 11670 T.; Dänemark (Kopenhagen, Helsingör) 5 mit 7845 T.; Frankreich (Bordeaux, Havre, La Ciotat, St. Nazaire) 40 mit 98879 T. (davon 26 mit 69500 T. Segler). Deutschland: Hamburg und Flensburg 22 mit 61164, Stettin 16 mit 60770, Rostock 5 mit 6550 T., Holland (Rotterdam, Vlissingen) 35 mit 30710 T., Italien (Genua, Livorno) 33 mit 107360 T., Japan (Kobe, Nagasaki) 7 mit 13365 T., Norwegen (Christiania, Bergen) 24 mit 24687 T., Spanien (Cadix) 5. Raumgehalt unbekannt, Ver. Staaten 46 mit 116570 T. Hiernach steht, die auf britischen Werften gemachten Bestellungen eingerechnet, nächst der englischen, die deutsche Flagge mit 61 Neubauten zu 212485 T. bei Weitem an der Spitze. Dann folgen Italien, die Ver. Staaten, Frankreich etc.

Der Hafen von Nexö auf Bornholm.

Schon seit vielen Jahren wird in der Presse, namentlich in derjenigen Dänemarks auf die dringende Nothwendigkeit hingewiesen, auf Bornholm einen Zufluchts- und Versteckhafen durch Verbesserung und vor allen Dingen durch genügende Vertiefung des Hafens von Nexö zu schaffen. Bereits im März 1882 wurde in einem Artikel des Kopenhagener »Morgenbladet« und im November desselben Jahres in der »Berlingske politiske og Avertissements-Tidende« von fachmännischer Seite unter genauer Darlegung der bestehenden Verhältnisse der Beweis erbracht, dass die dringend erwünschte Verbesserung des Hafens von Nexö nicht nur möglich, sondern auch mit nur verhältnissmässig geringen Kosten zu ermöglichen sei. In dem Bericht des zuletzt citirten Blattes wurde darauf hingewiesen, dass in den Jahren 1858—77 an den Küsten von Bornholm sich nicht weniger als 233 Strandungen ereignet hätten, bei denen 51 Personen von 15 Schiffen ihr Leben verloren, während ausserdem noch zwei unbekannte Schiffe mit der gesammten Besatzung verloren gingen. Schon derzeit wurde der Beweis erbracht, dass ein grosser Theil dieser Strandungen mit ihrem erheblichen Verlust an Menschenleben vermieden worden wäre, wenn der Hafen von Nexö an der Ostküste Bornholms tief genug gewesen wäre, um Schiffen das Einlaufen auch unter schwierigen Verhältnissen zu gestatten.

Aus Veranlassung der Strandung des Dampfers »Frigga«, aus Gothenburg, in der Nacht zum 28. November v. J. zwischen »Svancke« und »Naxö«, an der Ostküste Bornholms schreibt »Göteborgs Handels och Sjöfarts-Tidning«: »Während schweren Sturmes mit Regendicke gerieth der Dampfer »Frigga«, Andersson, auf eine blinde Klippe an der Ostküste von Bornholm und wurde im Vorraum schwer leck. Es gelang dem

Schiffer, den Dampfer wieder ab und nach der Rhede von Nexö zu bringen, wo er Hilfe erwarten wollte, die ihn nach einem sicheren Hafen bringen konnte. Einem reinen Zufall hatte Capitän Andersson es zu verdanken, dass es ihm, bei dem aussergewöhnlich hohen Wasserstand möglich war, in den Hafen von Nexö selbst einzulaufen. Die Hafentiefe beträgt 12 Fuss, doch fällt das Wasser bei SW.- und südlichen Winden, namentlich wenn vordem mehrere Tage östlicher Wind gestanden hat, um $1\frac{1}{2}$ bis 2 Fuss. Der »Frigga« gelang es, wie gesagt, den Hafen zu gewinnen. Dort wurde das Schiff durch einen Taucher so gut als möglich gedichtet und versuchte dann am 4. December mit Hilfe eines Bergungsdampfers den Hafen zu verlassen, um die Reise nach Åhus fortzusetzen. Der Versuch misslang jedoch und das Schiff musste wieder in den Hafen zurückholen, löschte und verkaufte dort den beschädigten Theil seiner Weizenladung, holte zur besseren Reparatur ins Dock und war am 21. December wieder zum Abgange fertig. Andauernd niedrigen Wasserstandes wegen gelang ihm das Verlassen des Hafens jedoch erst am 21. Januar und auch dann nur mit Hilfe eines Leichters, in den ein weiterer Theil der Ladung gelöscht wurde, den man später ausserhalb des Hafens wieder übernahm.

Ein weiteres Schiff, der Schooner »Selma«, aus Malmö, hat dasselbe Schicksal mit der »Frigga« getheilt. Am 6. Decbr. v. J. wurde er während schweren Sturmes von dem Bergungsdampfer »Scandinavien« leck in Nexö eingeschleppt und dort gedichtet. Um nach beendeter Reparatur den Hafen wieder verlassen zu können, musste der Capitän, mit Einwilligung der Versicherer und Ladungsempfänger die Deckslast (Bretter) löschen und in Nexö verkaufen, doch war es ihm auch jetzt noch nicht möglich, aus der »Mausefalle«, in die ihn die Noth gezwungen hatte, herauszukommen, da er bei dem beständig unruhigen Wetter nicht wagen konnte, einen Theil der Raumladung zu löschen, um ihn nach glücklichem »Entschlüpfen« wieder überzunehmen. In frischer Erinnerung ist es noch, wie vor einigen Jahren ein finnischer Schooner leck auf die Rhede von Nexö geschleppt wurde, woselbst er am nächsten Tage einen Theil seiner Ladung in Leichter löschen sollte, um in den Hafen kommen zu können — in Folge plötzlichen Umspringens des Windes dicht in der Nähe des Hafens auf den Strand trieb und in kürzester Zeit total wrack wurde.

Ein anderer finnischer Schooner, der ebenfalls leck gesprungen war, versuchte in Nexö einzulaufen, musste aber zu diesem Zweck erst an den äussersten Molenkopf legen, um dort so viel von der Ladung zu löschen, dass er in den Hafen gelangen konnte. Während des Löschens ging der Wind nach SO. herum und der Schooner stiess so schwer durch, dass Ruder und Hinterschiff brachen und das Schiff so stark beschädigt wurde, dass es an Ort und Stelle condemnirt werden musste.

Allerdings hat jetzt der dänische Reichstag der Stadt Nexö ein Darlehn von 300 000 Kronen bewilligt, um den dortigen Hafen auf 16 Fuss zu vertiefen; wenn jedoch mit südlichen und südwestlichen Winden das Wasser um 2 Fuss fällt, dann können ebenso wenig als bisher Schiffe mit einem grösseren Tiefgang als 14 Fuss und diese auch nur bei gutem Wetter und ruhiger See in den Hafen einlaufen.

Ein Hafen an der gefährlichen Ostküste Bornholms müsste mindestens eine Tiefe von 20 Fuss haben, wenn man an die grosse Anzahl von Schiffen denkt, die bei entretenden west- und nordwestlichen Stürmen unter der Ostküste der Insel Schutz sucht.

Die Verpflichtung zur Beschaffung eines solchen Hafens mit mindestens 20 Fuss Tiefe in Nexö liegt der dänischen Regierung ob, nicht allein im Interesse ihrer eigenen Nation, sondern auch in demjenigen aller Seefahrt treibenden Länder, deren Schiffe die Insel passiren. Die ganze Anlage dürfte nicht mehr als einige Hunderttausend Kronen kosten, was wohl

kaum ins Gewicht fallen dürfte gegenüber den Werthen, die auf dem Spiel stehen, wenn in Noth befindliche Schiffe keinen Hafen finden, in dem sie Zuflucht suchen können.

Wir können uns nur der Ansicht unserer schwedischen Collegen voll und ganz anschliessen, dass es dringende Pflicht für die dänische Nation ist, einen tiefen und geräumigen Hafen an der gefährlichen Ostküste Bornholms anzulegen. Aus dänischen Seefahrtskreisen hat man sowohl bei der Regierung als auch beim Reichstage für die Anlage eines solchen Hafens an der östlichen Seite Bornholms wiederholt petitionirt, da es unzweifelhaft von hoher Bedeutung für die Schifffahrt sein und manches Schiff sammt Ladung und Besatzung vor dem Untergange bewahren würde.

Die Rhede von Nexö wird während des ganzen Jahres bei westlichen Stürmen viel von Schiffen aller Nationen aufgesucht, so dass auch die Anlage eines Leuchtheuers nördlich von der Stadt ein dringendes Bedürfniss ist, da dadurch die Besegelung der Rhede und des Hafens erleichtert werden würde. Da auch die deutsche Schifffahrt schwer unter den kümmerlichen Hafenverhältnissen an der Ostküste Bornholms zu leiden hat, so wäre es vielleicht angebracht, wenn unsere zuständigen Reichsbehörden den Versuch machen würden, sich mit der dänischen Regierung in Verbindung zu setzen und darauf hinzuwirken, dass der Hafen von Nexö soweit verbessert wird, um bedrängten Schiffen als Noth- und Zufluchthafen thatsächlichen Schutz gewähren zu können.

Der Vorsteher der Rettungsstation in Nexö, Herr Stub, hat in vielen Jahren im Verein mit dänischen Seemannskreisen eifrig auf die Errichtung eines guten Hafens an der erwähnten Küstenstrecke hingearbeitet, doch bis jetzt ist von Seiten der dänischen Regierung sehr wenig gethan, um ein so lobenswerthes Bestreben zu fördern und endlich zum Ziel zu bringen. Wenn wir vorher gesagt haben, dass auch die deutsche Handelsflotte unter den traurigen Verhältnissen an der Ostküste Bornholms zu leiden hat, so wollen wir als Beweis für das Gesagte aus dem vielen uns zur Verfügung stehenden Material nur einige Fälle aus den letzten Jahren anführen, die gerade deutsche Schiffe betreffen: Am 20. April 1896 strandete $\frac{1}{4}$ Meile nördlich von Nexö die Galeas »Brutus«, aus Stralsund. Die Besatzung sowie die an Bord befindliche Frau des Capitäns retteten sich dadurch, dass sie auf die Klippen an der Küste sprangen. Das Schiff selbst lief bald nach dem Aufstossen voll Wasser und sank. — Am 27. März 1898 gerieth der Schooner »Alma« aus Wolgast, ebenfalls $\frac{1}{4}$ Meile nördlich von Nexö auf den Strand. Alle an Bord befindlichen Personen, darunter die Frau des Capitäns und zwei Kinder ertranken. Ein fast gleiches Schicksal erlitt auch die Besatzung des russischen Schooners »Sirius«, aus Riga, der am 3. Januar 1894 eben nördlich des Hafens von Nexö auf den Strand geworfen wurde. Von den an Bord befindlichen sieben Personen konnte sich nur der Capitän allein retten. Ausser diesen drei Fällen, schreibt die »Hamburgische Börsenhalles«, mit deren Genehmigung wir diesen Artikel bringen, könnten wir noch eine ganze Anzahl anderer anführen, bei denen sich der Beweis erbringen liesse, dass sie sich nicht ereignet hätten, wenn die Hafenverhältnisse in Nexö ein Einlaufen unter schwierigen Verhältnissen gestattet hätten. Jedoch schon aus dem hier Gesagten erhellt zur Evidenz die dringende Nothwendigkeit für eine Verbesserung resp. Neuanlage des Hafens von Nexö und wir wollen zum Schluss noch der Hoffnung Ausdruck geben, dass diese Zeiten dazu beitragen mögen, eine Besserung an der gefährlichen Ostküste Bornholms auf die eine oder andere Art herbeizuführen.

Halbjähriger Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona. (Zweites Halbjahr 1899.)

(In dieser Angelegenheit bringen wir zunächst ein Schreiben zum Abdruck, das uns mit Bezug auf eine Notiz in voriger Nummer dieses Blattes mit der Bitte um Veröffentlichung zugegangen ist.)

•In No. 19 Seite 218 veröffentlichten Sie die Kritik eines halbjährigen Berichtes vom »Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona« jetzigen »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg«. Aus dieser Besprechung geht hervor, dass der angezogene Bericht anscheinend schwere Vorwürfe gegen den »Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg« enthält. Da uns ein Exemplar des Berichtes nicht zugegangen, eine persönliche Ueberzeugung also unmöglich ist, wir aber andererseits selbstverständlich ein Interesse daran haben, etwaige gegen uns erhobene Vorwürfe kennen zu lernen, ersuchen wir Sie ergebenst, dem auf Seite 218 in Aussicht gestellten Auszug aus dem Bericht auch die Stelle hinzuzufügen, die sich mit dem »Verein Deutscher Seeschiffer« beschäftigt.

Hochachtungsvoll

Der Vorstand des Vereins Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.

Wir veröffentlichen nun, im Gegensatz zu unserer anfangs gefassten Absicht, auch die Stelle des Berichtes, in der der Seesteuermanns-Verein die Gründe angibt, die ihn s. Z. veranlasst haben, seinen Namen oder seine Firma in »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine« zu ändern. D. R.)

Wir lassen nun den Bericht folgen:

Nachdem sich herausgestellt hatte, dass mehr als 100 active Capitäne dem Vereine als Mitglieder angehörten, musste sich dieser über die Frage schlüssig werden, in welcher Weise nunmehr die Geschäfte weiterzuführen seien, ob der Verein beabsichtige, lediglich die Interessen der Schiffsofficiere zu vertreten oder ob es auch seine Aufgabe sein solle, solche der inzwischen zu Capitänen vorgerückten Mitglieder wahrzunehmen. Ausschlaggebend für die Beantwortung dieser Frage war in erster Linie die Erkenntniss, dass die Interessen beider Kategorien schon jetzt viele Berührungspunkte hätten, dass die Zahl der letzteren sich jedoch in heutigen Zeitläuften immer nur vermehren, nicht aber verringern könnte. Ferner kam hierbei in Betracht, dass jede Woche weitere Ernennungen und Beförderungen von Mitgliedern zu Capitänen zu verzeichnen brachte und noch bringt.

Dann sagte man sich aber auch, dass die einseitige Vertretung von Capitänen oder Schiffsofficiere immer nur ein halbes Werk bedeute, dass die Wahrnehmung der Interessen beider erst ein gemeinsames Ganze schaffen würde, welches zu allseitiger Zufriedenheit wirken würde. Alle diese Erwägungen waren unseren Mitgliedern jedoch nichts Neues. Man darf wohl behaupten, dass schon bei der Gründung unseres Vereins die Hoffnung bestand, dermaleinst soweit mit diesem zu gelangen, dass ältere und jüngere Mitglieder sich im Vereine und durch diesen über manches verständigen würden, was zum beiderseitigen Wohle förderlich und dienlich sein könnte.

Vielleicht würde aber dennoch eine Vereinigung beider Kategorien in einem Vereine nicht erfolgt sein, wenn der hier am Platze bestehende »Verein Deutscher Seeschiffer« nicht durch seine Beschlüsse und sein ganzes Verhalten deutlich gezeigt hätte, dass es ihm weder um eine nachdrückliche Wahrnehmung der Interessen der Capitäne, noch überhaupt um eine solche der Schiffsofficiere zu thun sei. Annäherungsversuche, die von unserem Vereine gelegentlich unternommen wurden, sind stets etwas von oben herab behandelt und kühl abgelehnt

worden. Unter solchen Umständen mussten die Erklärungen weitaus der meisten unserer Capitäne, dem »Verein Deutscher Seeschiffer« nie und nimmer beitreten zu wollen, zu unserem jetzt gefassten Beschlusse nachhaltigst drängen. Es bedurfte daher nur eines kleinen Anstosses, um den Stein ins Rollen zu bringen. Dieser Anstoss wurde gegeben einmal durch die Verhandlungen der beiden hiesigen Vereinigungen der Seemaschinisten zwecks Zusammenschlusses und zweitens durch den Beschluss des vorstehend genannten Vereins der Seeschiffer, in Zukunft auch Schiffsofficiere, jedoch nur solche, die als erste auf Schiffen activ fahren, als Mitglieder bei sich aufzunehmen.

In den beiden Vereinigungen der See-Maschinisten und zwar dem »Maschinisten-Club von 1866« und dem »See-Maschinisten-Collegium« als dem Vertreter des »Verbandes Deutscher See-Maschinisten« hatte man erkannt, dass nur gemeinsame Arbeit das Wohl des ganzen Standes fördern könne. Namentlich hatte man aber im »Maschinisten-Club von 1866«, der weitaus älteren Vereinigung erfahren und erkannt, dass den jüngeren Kollegen eine Vertretung ihrer Interessen im Beisein von Inspectoren, den berufenen Vertretern der Rhederei-Interessen, verleidet und unmöglich gemacht würde. Es galt also, hier Abhilfe zu schaffen und dem ausgesprochenen Wunsche der jüngeren Vereinigung nach Zusammenschluss entgegenzukommen. Das diesem Wunsche vom Club deutlich entgegengebrachte Wohlwollen liess schon damals begründete Hoffnung auf den heute erfolgten Anschluss zu.

Während hier eine Stärkung des Standes und Wahrung seiner Interessen mit klarem Blicke verfolgt wurde, that der »Verein Deutscher Seeschiffer« das gerade Gegentheil. Er hat es versucht, die für beide Theile so unerquickliche und verhängnissvolle Spaltung zwischen Capitän und Officiere nicht nur zu vertiefen, sondern auch eine neue Spaltung zwischen älteren und jüngeren Schiffsofficiere zu schaffen. Wenn es dessen noch bedurft hätte, so wäre jedenfalls dieser Schritt des Schiffvereins geeignet gewesen, jedem unserer Capitäne oder Schiffsofficiere die Augen darüber zu öffnen, dass ein Zusammenschluss mit dieser Vereinigung, welche sich anscheinend lediglich die Wahrung der Rhederei-Interessen zum Ziel gesetzt hat, unter keinen Umständen mehr anzustreben sei; die bedeutende Zunahme der Mitgliederzahl unseres Vereins, die Eintritte mehrerer Capitäne bei uns, deren Zahl sich in den bis zur Ausgabe dieses Berichtes schon verflossenen Monaten des neuen Jahres noch vergrösserte, bilden die Antwort auf den jenseitigen Beschluss. Man scheint sich darüber klar zu sein, welche grosse Schädigung der gemeinsamen Interessen für Capitäne und Steuerleute in diesem Beschlusse enthalten ist.

Nachdem im ersten Halbjahre an zwei Wittwen das erbotene Wittwengeld ausgezahlt war, ist dann unter dem 26. October nochmals ein solches an die Wittve des Mitgliedes 687 ausgekehrt worden. Für das Jahr 1899 sind mithin im Ganzen 3 Extra-Beiträge zu zahlen, die vom 1. Januar 1900 ab erhoben werden. Inzwischen ist die Mitgliederzahl auf beinahe 800 gestiegen und wird wohl noch im Monat Januar diese Zahl überschreiten. Da es das Princip des Vereins ist, für jede volle 200 Mitglieder .M 100 an Wittwengeld festzusetzen, so wird der Verein im Jahre 1900 in der angenehmen Lage sein, an Wittwen von Mitgliedern anstatt wie bisher .M 300 nunmehr .M 400 auskehren zu können.

Der Verein zählte am 1. Juli 1899 748 Mitglieder, hiervon sind ausgetreten im II. Halbjahr 1899 27
gestorben 6
gestrichen wegen Nichtzahl. der Beiträge 11
ausgeschlossen. 1

45 Mitglieder

703 Mitglieder

aufgenommen wurden 82

Die Mitgliederzahl betrug mithin am 1. Jan. 1900 785 Mitglieder.

Im verflossenen Halbjahre hat die Stellenvermittlung sich weiter gehoben, sodass das Resultat derselben als ein günstiges bezeichnet werden kann.

Vom 1. Juli bis 31. December v. J. hatten sich 80 Herren in unsere Listen stellesuchender Steuerleute eintragen lassen. 93 Vacanzen wurden beim Verein angemeldet resp. bekannt, von welchen 47 besetzt werden konnten; 46 mussten vom Verein aus unerledigt bleiben.

Da bei den Mitgliedern noch nicht das Interesse für die Stellenvermittlung herrscht, dass diese wohl mit vollem Recht beanspruchen darf, so war zeitweilig mit einem Mangel an geeigneten Bewerbern zu rechnen und konnten daher fast 50 pCt. der angemeldeten und bekannt gewordenen Vacanzen leider nicht besetzt werden. Der Verein richtet daher an die Mitglieder die dringende Bitte, auch von ihrer Seite aus an der Hebung der Stellenvermittlung mitzuwirken, da durch Verweisung Stellung suchender Herren an die Stellenvermittlung eine bedeutend promptere Besetzung offener Stellen erfolgen kann, und dadurch ein immer grösseres Vertrauen bei den Auftrag gebenden Rhedereien erlangt wird.

Das Resultat des verflossenen Jahres ergibt: Bei 148 Bewerbern und 135 Vacanzen, 73 Besetzungen, so das 49,3 pCt. der Bewerber Stellung erhielten und 54,1 pCt. der Vacanzen erledigt werden konnten.

Im Vergleich zu den Jahren seit Bestehen der Stellenvermittlung, in welchen die Besetzungen durchschnittlich 37,2 pCt. betragen, ist eine Zunahme von 12,1 pCt. zu verzeichnen. Es ist daher zu hoffen, dass die Stellenvermittlung auch weiterhin zunehmen wird.

An Vermittlungsgebühren sind im letzten Halbjahre \mathcal{A} 218.10 eingegangen, so dass in Summa \mathcal{A} 1014.85 der Unterstützungskasse für Wittwen und Waisen überwiesen werden konnten; die Ausstände beliefen sich am 1. Januar d. J. auf \mathcal{A} 205.

Die Aufstellung der Rückstände an Beiträgen der Mitglieder ergab für Jahrgang 1898/99 folgendes Resultat:

1 Mitgl. rückständig über	\mathcal{A} 20	zus. \mathcal{A} 24
5 „ „ zwischen	\mathcal{A} 10 & 20	„ 67
7 „ „ „	0 & 10	„ 48
13 Mitgl.		\mathcal{A} 139
82 Mitgl. rückständig mit zusammen		\mathcal{A} 1284
Dagegen Aufstellung vom 1. Juli 1899:		
202 Mitgl. rückständig mit zusammen		\mathcal{A} 2493
120 Mitgl. haben mithin gezahlt an Rückständen		\mathcal{A} 1209.

Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich ohne Weiteres, dass durch die im vorigen Halbjahre erfolgte Anstellung einer besoldeten Kraft für die Stellenvermittlung, welche auch das Incasso seitdem energischer in die Hand nehmen konnte, in hervorragender Weise der weiteren, wünschenswerthen Regelung des Cassenwesens gedient wurde.

Sodann ergibt sich aber auch, dass die in neuerer Zeit von den Mitgliedern immer mehr gepflegte Zahlung der Beiträge in Jahresraten für den Verein und die Cassenführung nicht hoch genug anzuschlagende Vortheile im Gefolge gehabt hat, weshalb auf Grund der in diesen Aufstellungen enthaltenen Beweise diese Art der Beitragszahlung den Mitgliedern nochmals dringend empfohlen wird. Ganz besonders springt das vorstehend Gesagte ins Auge, wenn die diesjährigen Ziffern mit denen am Schlusse des Jahres 1897 verglichen werden. Damals zählte der Verein nur 698 Mitglieder, von diesen waren jedoch 218 mit \mathcal{A} 2596 rückständig.

Während in der ersten Hälfte dieses Jahres an vier Mitglieder für stattgehabte Verluste die Summe von \mathcal{A} 1096,50 \mathcal{A} ausgekehrt war, sind in der zweiten Hälfte folgende Entschädigungen ausgezahlt worden:

An Mitglied	445	Verlust D. S. »Titus«	\mathcal{A} 600,—
„ „	728	„ D. S. »Patria«	„ 531,—
„ „	1105	„ D. S. »Patria«	„ 450,—
„ „	134	„ D. S. »Patria«	„ 817,70
Summa			\mathcal{A} 2398,70

Im Jahre 1890 sind also im Ganzen an Entschädigungen \mathcal{A} 3495,20 \mathcal{A} ausgezahlt worden. Zu diesem Betrage den Zuschlag von 15 pCt. für Gewinn- und Verlust-Conto (§ 7 der Effecten-Versicherung) in Höhe von \mathcal{A} 524,28 \mathcal{A} hinzuge-rechnet, ergibt die Summe von \mathcal{A} 4019,48 \mathcal{A} , welche von den versicherten Mitgliedern an die Casse zurückzuzahlen ist. Versichert waren im Jahre 1899 insgesamt 529 Mitglieder mit zusammen \mathcal{A} 371 100. Vorstehende Summe von \mathcal{A} 4019,48 zerfällt mithin in 3711 Einheiten (d. h. Prämien für \mathcal{A} 100 Versicherungssumme); die Einheit für das Jahr ist also 1,083 = 1,1 pCt., während dieselbe für das Jahr 1898 nur 1 pCt. betrug.

Das Baarvermögen des Vereins betrug am 1. Januar 1900 \mathcal{A} 17526,97.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Bremerhaven.*)

Verlust der Schonerbrigg »Friedrich«, Capitän Eden. Es hat bereits in der Sitzung am 5. April eine seeamtliche Verhandlung stattgefunden, die nicht zum Abschluss gebracht wurde, weil sich Zweifel über die Seetüchtigkeit des Schiffes ergeben hatten, weshalb die Vernehmung noch weiterer Zeugen beschlossen wurde. Der in der ersten Verhandlung ermittelte Thatbestand war kurz folgender: Das 117 Reg.-Tons grosse Schiff war im Jahre 1864 in Frankreich aus Eichenholz gebaut und 1891 nach Norwegen verkauft worden. Im vorigen Jahre lief es voll Wasser in Cuxhaven ein und wurde dort für reparaturunwürdig erklärt und verkauft. Erwerber war der Schiffarheder Lampe von hier. Dieser liess das Schiff nach hier überführen und in Wencke's Dock repariren. Dabei zeigte sich der Zustand des Schiffes noch so gut, dass es beim Bureau Veritas die Classe 5/6 G 2. 1. auf 3 Jahre vom März 1900 ab erhielt. Am 17. März 1900 trat es mit 50 Tons Ballast eine Reise von hier nach Westwennys an, traf in der Nordsee am 19. März stürmischen Wind in der Stärke von 6—7 und wurde dabei leck. Trotz des angestrengtesten Pumpens der aus 5 Mann bestehenden Besatzung stieg das

*) (Entgegen unserer sonstigen Gewohnheit, nur vollständige Seeamtsverhandlungen zum Abdruck zu bringen, veröffentlichen wir diesen noch nicht erledigten Fall, weil die Anträge des Reichscommissars mit Bezug auf die Schiffclassifications-gesellschaft »Bureau Veritas« von ausserordentlicher Tragweite sind. Wir werden, sobald der Spruch des Seeamtes verkündet ist, darauf zurückkommen. Sollte das Seeamt mit dem Reichs-commissar übereinstimmen, dann ist die Frage zu beantworten, kann das Bureau Veritas, bzw. ihr Vertreter, gegen den Ent-scheid Berufung mit Aussicht auf Erfolg beim Oberseeamt einlegen? Auf Grund des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 wohl nicht, denn der einzige Paragraph, welcher sich mit der Berufung an die höhere Instanz, das Oberseeamt, beschäftigt, der § 27 lautet:

»Hat das Seeamt durch seine Entscheidung einem Schiffer oder Steuermann die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes entzogen, oder hat es einem hierauf gerichteten Antrage des Commissars (§ 13) keine Folge gegeben, so steht im ersteren Falle dem Schiffer oder Steuermann, im letzteren dem Commissar gegen diese Entscheidung das Rechtsmittel der Beschwerde an das Ober-Seeamt zu. Diese Beschwerde

Wasser immer höher, auch wurde nach kurzer Besserung das Wetter wieder stürmischer, so dass nichts übrig blieb, als das Schiff auf Strand zu setzen. Die Strandung erfolgte in der Nähe von Blyth. Der Reichscommissar führte in der früheren Verhandlung den Verlust des Schiffes auf Altersschwäche und Seeuntüchtigkeit zurück, und da er in dem Berichte des Experten vom Bureau Veritas die Angaben vermisste, wie der Zustand des Schiffes untersucht worden sei, beantragte er Aussetzung der Verhandlung und Vorladung neuer Zeugen, welchem Antrage das Seeamt stattgab. In der am 12. Mai abgehaltenen Verhandlung wurde nach Verlesung des früher festgestellten Beweismaterials zuerst Rheder Lampe vernommen, der Auskunft giebt über den Zustand des Schiffes beim Ankauf und über die von ihm und den Besichtigern angeordneten Reparaturen. Letztere kosteten im Ganzen 1100 *M.* Der von den Schiffsbesichtigern in Cuxhaven erstattete Bericht stellt eine ganze Menge schwerer Beschädigungen, u. a. Bruch von zwölf Kniestücken, von zwei Decksbalken fest, andere Theile seien veraltet. Die von ihnen berechneten Wiederherstellungsarbeiten würden sich auf ca. 3900 *M.* belaufen und diese Summe stehe in keinem Verhältniss zu dem Werth des Schiffes, deshalb müssten sie es für reparaturunwürdig erklären. Der Experte des Bureau Veritas für Holzschiffe, Capt. Ahrens aus Brake, hat von diesem Befunde nichts gewusst; er hat das Schiff im Dock nicht gesehen, sondern erst nachdem es reparirt war und wieder im Hafen lag. Die vorgeschriebenen Untersuchungen des Schiffes sind von dem Zeugen auf flottem Wasser vorgenommen worden. Er hat über den Befund des Schiffes nach Paris berichtet und es der Centralstelle überlassen, dem Schiffe eine Classe zu geben. Von dort kam der Bescheid, Classe 5/6 G. 2. 1. auf drei oder vier Jahre zu erteilen. Herr Jordan, Inspector des Vereins Bremer Seeverversicherungs-gesellschaften, hat das Schiff innen und aussen eingehend besichtigt und die vorzunehmenden Reparaturen angeordnet, nach deren Ausführung das Schiff nach seiner festen Ueberzeugung wieder seetüchtig sein musste. Die Bremer Börsen-classe ist dem Schiffe nicht von Zeugen, sondern von dem ihn vertretenden Schiffsbaumeister Baars erteilt worden. Letzterer giebt in sehr ausführlicher Weise Auskunft über die am Schiff im Dock ausgeführten Arbeiten. Auch er ist der Meinung, dass das Schiff seinem Alter entsprechend sich in sehr gutem Zustande befand und dass sein Leckspringen nur darauf zurückzuführen sei, dass es auf einen treibenden Gegenstand gestossen sei. Das Attest für die Bremer Börsenclasse hat Zeuge nur für eine Reise, etwa sechs Wochen erteilt, doch ist davon vom Rheder kein Gebrauch gemacht worden,

musste binnen 14 Tagen nach der Verkündung, oder, wenn diese in Abwesenheit des Beschwerdeführers erfolgt ist, nach der Zustellung des Urtheils bei dem Seeamt zu Protocoll oder schriftlich eingelegt werden. Dem Beschwerdeführer, welchem das Urtheil noch nicht zugestellt war, ist dasselbe nach Einlegung der Beschwerde zuzustellen.

Die Beschwerde muss bei Einlegung des Rechtsmittels oder spätestens binnen weiterer 14 Tage nach Ablauf der Frist zu dessen Einlegung, oder, wenn zu dieser Zeit das Urtheil noch nicht zugestellt war, nach Zustellung desselben bei dem Seeamt zu Protocoll oder schriftlich gerechtfertigt werden.

Die Einlegung der Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

Darnach steht also nur dem Reichscommissar oder dem etwa gemaassregelten oder getadelten Seemann das Recht der Berufung zu. Im vorliegenden Falle wird Capitän Eden keine Veranlassung zur Berufung haben, denn der Reichscommissar zollt seiner Umsicht noch besondere Anerkennung. Wir wären erfreut, wenn uns von kompetenter Seite auf die beregte Frage eine Antwort einginge. D. R.)

weil ihm diese Zeit nicht genügte. Der Werkmeister von Wencke's Dock hat von den im Cuxhavener Bericht erwähnten schweren Beschädigungen, wie gebrochenen Kniestücken, gebrochenen Decksbalken usw. gar nichts gesehen. Der Reichscommissar ist nach wie vor der Meinung, dass der Verlust des Schiffes auf Altersschwäche und Seeuntüchtigkeit zurückzuführen sei. Trotz aller Achtung vor den Aussagen der heutigen Zeugen könne das schwerwiegende Cuxhavener Protocoll nicht einfach negirt werden. Von den hiesigen Herren habe der eine das Schiff nur einmal, der andere dasselbe erst nach beendeter Reparatur gesehen. Bezüglich des Bureau Veritas betont Redner, dass dafür, dass einem so alten Schiffe eine so hohe Classe für so lange Zeit gegeben wurde, nicht der Vertreter aus Brake, sondern allein die Centrale in Paris verantwortlich gemacht worden müsse. Das Verhalten derselben widerspreche den eigenen Vorschriften. Schon in einem früheren Falle, das Schiff »Baltimore« betreffend, sei dasselbe festgestellt worden. Im vorliegenden Falle sei die hohe Classe erteilt worden, ohne dass das Schiff innen und aussenbords geöffnet wurde. Redner stellt den Antrag, das Bureau Veritas von der Classificirung deutscher Schiffe auszuschliessen und an dessen Stelle durch Gesetz den Germanischen Lloyd zu stellen, der viel schärfere Bestimmungen habe. Diese Maassregel sei im Interesse der Sicherheit der deutschen Schiffe und ihrer Mannschaft geboten. Bezüglich der Navigirung des Schiffes spricht sich Redner dahin aus, dass der Schiffer dafür, dass bei der Strandung kein Menschenleben verloren ging, Anerkennung verdiene. Das Seeamt vertagt die Sache noch einmal, um auch die Cuxhavener Besichtigter zu einer Vernehmung zu laden, weil zwischen ihrem Gutachten und den heutigen Zeugnisaussagen unvereinbare Widersprüche liegen. (W. Z.)

Kaiserliches Ober-Seeamt.

Aus Berlin wird uns geschrieben: Am 15. d. M. fand vor dem Kaiserlichen Ober-Seeamte Verhandlung in Sachen der am 28. October v. J., 2^{1/2} Uhr Morgens, bei Hasle (Insel Bornholm) erfolgten Strandung des Argodampfers »August«, Capitän Tydmers, statt. Dem Capitän war für diese Strandung vom Seeamte zu Bremerhaven auf Antrag des Reichscommissars die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes entzogen worden. Daraufhin hatte Capitän Tydmers das Rechtsmittel der Beschwerde eingelegt und in seiner Verteidigungsschrift auch auf einen Artikel der Deutschen Nautischen Zeitschrift »Hansa« vom 23. December v. J. hingewiesen, in welchem unter Bezugnahme auf den Spruch des Seeamts hervorgehoben ist, dass das Feuer von Arkona von einer sehr geringen Lichtstärke sei. Dieser Umstand, der sich in Segelhandbüchern nicht findet, und dem Capitän ebensowenig bekannt war, führte dieser mit zu seiner Entschuldigung an, dafür, dass er sich etwas nördlicher schätzte. Daraufhin bemerkte der Reichscommissar in seiner Gegen-erklärung, dass selbst eine erhebliche geringere Lichtstärke des Feuers von Arkona in dem vorliegenden Falle gar keine practische Bedeutung habe. Wenn Dornbusch selbst nur bis auf 3 Strich von achtern gesehen wurde, so würde bei Curs und Fahrt wie angegeben, und wenn eine nördliche Versetzung von sogar 3 Seemeilen per Stunde gerechnet würde, dieses Feuer etwa um 7 Uhr in der genannten Peilung gewesen sei. Der Abstand des Schiffes von Dornbusch betrug dann etwa 10 Seemeilen, den gleichen Abstand aber hatte es dann auch von Arkona. Es wird einleuchten, so führte der Reichscommissar aus, dass das mit 21 Seemeilen angegebene Feuer doch auf die Entfernung von 10 Seemeilen hätte

sichtbar sein müssen, wenn nicht eben Wolken bezw. Regen im Wege gewesen seien. Im Uebrigen, so heisst es weiter, ist einleitend betont worden, dass die Feuer hier überhaupt keine ausschlaggebende Bedeutung haben. Mit der Abgangspfeilung von Dornbusch war die Fahrt allein durch das Loth und Anlothen der 40 Meter-Linie gesichert. Auch in seiner mündlichen Ausführung betonte der Reichscommissar, dass das Feuer im vorliegenden Falle nicht von Einfluss, wenigstens nicht von entscheidendem Einflusse sei, und es nicht darauf ankomme, ob das Feuer gut oder weniger gut sichtbar gewesen sei. Wesentlich anderer Meinung war der Rechtsbeistand des Schiffers, der Rechtsanwalt a. D. C. Busser, der den Unfall mit auf die Unsicherheit des Feuers von Arkona zurückführte. Selbst in der Begründung des oberseemännlichen Spruches, laut welchem das Oberseeamt den Spruch des Seeamts Bremerhaven dahin abänderte, dass dem Schiffer Tydmers sein Patent als Schiffer belassen wird, führte der Vorsitzende aus, dass das Kaiserliche Oberseeamt der Ansicht des Reichscommissars bezüglich des Leuchtturms nicht beizutreten vermöge, da die Leuchtfener doch dazu da wären, um beobachtet zu werden. Im Uebrigen hatte der Vorsitzende auf die Beschwerdeschrift des Schiffers Tydmers hin ein Gutachten über die Beschaffenheit des Feuers von Arkona eingefordert. Die hierauf eingegangene Antwort des Regierungspräsidenten zu Stralsund lautet, dass der Bau des Leuchtturmes von Arkona durch den Etat für 1900 bewilligt ist und der Neubau bereits Mitte April d. J. in Angriff genommen worden ist. Es wird, wie mitgetheilt wurde, in Arkona also ein neuer Leuchtturm mit electrischer Beleuchtung errichtet werden. Somit wird sich nach langen Klagen und Vorstellungen der verschiedenen Interessentenkreise endlich der Wunsch erfüllen, dass der Mittelpunkt der deutschen Ostseeküste eine der Bedeutung des Verkehrs entsprechende Beleuchtung erhält. Hoffentlich gelingt es, dass auch die Befahrung des Fehmarnbelt recht bald eine Verbesserung erfährt, wie dies von allen beteiligten Kreisen sehnlichst erstrebt wird. Wie Herr Capitän zur See v. Frantz auf dem diesjährigen Vereinstage der deutschen Seeschiffer erklärte, halte auch die nautische Abtheilung des Reichsmarine-Amtes eine bessere Beleuchtung des Fehmarnbelt für so dringend notwendig, dass eine vorzügliche Beleuchtung gerade dieses Wassers von der betr. Abtheilung stets befürwortet werden wird. Für die Regierung handle es sich aber lediglich um die Frage, wie weit sie mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln in der Ausführung einer Verbesserung der Leuchtfener gehen kann.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 12. Mai lief auf der Schiffswerft von C. Lühring, Hammelwarden, das erste neuerbaute Dampfschiff, ein Schleppdampfer, glücklich vom Stapel. Der Dampfer, für Rechnung der Herren H. Freudenberg & Co. in Bremen unter specieller Aufsicht des Germanischen Lloyd erbaut, erhielt den Namen »Vorwärts«. Im Bau befinden sich noch ein stählerner Gaffelschooner und ein Fischerkutter.

Stapellauf. Von der »Les chantiers de Normandie«, Rouen, ist der für einheimische Rechnung erbaute Dampfer »Charles-Tiberghien« vom Stapel gelaufen. Seine Grössenverhältnisse sind: $110^m \times 14^m \times 8.3^m$; Raumgehalt 4460 Brutto oder 3300 N.-R.-T.; dreifache Expansionsmaschinen indiciren 1450 Pferdekräfte; zwei grosse Kessel sind auf einen normalen Druck von 11 Atm. concessionirt.

(Moniteur Maritime.)

Vermischtes.

Bekanntmachung, betr. Untiefen an den deutschen Küsten. Das Kaiserliche Küstenbezirks-Amt V in Bremerhaven erlässt folgende Bekanntmachung:

»Bis auf Weiteres erhält eine Belohnung, wer als Erster das Vorhandensein einer die Schifffahrt gefährdenden, bis dahin nicht bekannten, in den deutschen Küstengewässern ausserhalb der Dreimetergrenze und ausserhalb der Binnengewässer und der Flussmündungen liegenden Untiefe zur Anzeige bringt und ihre Lage so zu bezeichnen im Stande ist, dass diese in einwandfreier Weise bestimmt werden kann.

Als unbekannt wird eine Untiefe angesehen, die in die von dem Reichs-Marine-Amt herausgegebene Specialkarte des betreffenden Küstenstrichs nicht eingetragen ist.

Die Belohnung beträgt 20 \mathcal{M} , wenn die Untiefe innerhalb 30 \mathcal{M} , wenn sie ausserhalb der Sechsmetergrenze liegt. Die angeführten Tiefengrenzen beziehen sich auf Niedrigwasser. Die Entscheidung darüber, ob eine Untiefe als eine die Schifffahrt gefährdende anzusehen ist, steht lediglich dem Küstenbezirks-Inspector desjenigen Küstenbezirks, in dessen Bereich die betreffende Untiefe liegt, zu.

Anzeigen sind an diesen Küstenbezirks-Inspector oder an den Commandanten des Vermessungsfahrzeuges zu richten.

Bewilligte Belohnungen werden durch Vermittelung des Küstenbezirks-Amtes gezahlt werden.

Kleine Mittheilungen.

Zwischen dem mexicanischen Minister der öffentlichen Arbeiten und der Prince Line, Newcastle, ist ein Contract abgeschlossen, demzufolge ein vierzehntägiger Dampferdienst von der Rhederei zu unterhalten ist, und zwar: Eine Route von Antwerpen und Glasgow nach Progreso, Vera Cruz und Tampico, zurück über New Orleans nach Barcelona und Genua. Die andere Route soll laufen: Von Livorno, Genua, Marseille nach Progreso, Campeche, Vera Cruz und Tampico, zurück über New Orleans nach Barcelona und Genua mit der Berechtigung Laguna, Coatzacoalcos, Minatitlan und Tuxpan anzulaufen. (Fairplay.)

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 10. Mai abgehaltenen gut besuchten Versammlung, welche unter Leitung des Herrn Pohlitz stattfand, wurde zunächst ein Herr als Mitglied in den Verein aufgenommen und ein früheres Mitglied wieder aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben der Hamburger Bürgerschaft und ein solches vom Deutschen Nautischen Verein, Kiel, ferner von Mitgliedern aus Triest, Colombo, Köln, Bruns-hausen, Cuxhaven, Kiel und hier. Besprochen wurde sodann ein Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins, welches zum Besuche des vom 4.—12. August d. J. zu Paris stattfindenden internationalen Congresses der Handelsmarine einladet. Hierauf berichtete der Vorsitzende noch über einige interne Angelegenheiten und wurde dann die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Nauticus, Beiträge zur Flotten-Novelle 1900. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12. Preis geheftet M 1.20.

Das Deutsche Reich steht vor einer der grössten Entscheidungen seiner neuesten Geschichte, vor der Entscheidung, ob die sehnlichen Wünsche seiner sturmbelegten Vergangenheit nach einer machtvollen deutschen Flotte, welche zur Sicherung der Güter nationaler Wohlfahrt und blühenden wirtschaftlichen Gedeihens unerlässlich ist, Erfüllung finden sollen. Mit hohem Ernst und wachsender Gründlichkeit nimmt sich die öffentliche Meinung unseres Volkes der Prüfung der Flottenfrage an: sachkundige Darlegungen in der Tages- und Fachpresse, wissenschaftliche Erörterungen in Form von Broschüren und Vorträgen, bemerkenswerthe Kundgebungen in Versamm-

lungen und Vereinen lassen erkennen, dass alle Kreise sich der Grösse der Aufgabe bewusst geworden sind. Wie in früheren Jahren, so hat auch diesmal der sachkundige »Nauticus«, Verfasser der bekannten und weitverbreiteten Schriften »Altes und Neues zur Flottenfrage«, »Neue Beiträge zur Flottenfrage« und »Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1899« sich der Aufgabe unterzogen, »Beiträge zur Flotten-Novelle 1900« aus der Fülle des ihm zur Verfügung stehenden Materials und mit Unterstützung kenntnisreicher Mitarbeiter dem deutschen Volke weitere Mittel an die Hand zu geben um sich über die Bedeutung der Flottenvorlage für das politische und wirtschaftliche Leben der Nation ein eigenes Urtheil zu bilden. Diese Veröffentlichung, die neben dem ständigen »Jahrbuch« einbergeht, liefert in einer Reihe von Aufsätzen objectiv gehaltene Beiträge zur Beurtheilung der die Verstärkung unserer Flotte enthaltenden Flottengesetz-Novelle.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung a. Galvanischem Metallpapier. „System Endrueit“ D. R. P. No. 82664 u. 97570.

Vorteile: Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparnis an Schmiermaterial.
Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung.
Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endrueit“, aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopf- reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlenebenen mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten. Stromabnahme funkenlos. Widerstand und Reibung minimal. Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen. Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust. Abnutzung gering. Bedienung einfach. Preise billig.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekkräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbesprechung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.

Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«.

»Hannover«, »König Albert«.

Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.

Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«.

»Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«.

»Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.

Holländische Marine: Kreuzer »Zelande«.

»Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«.

»Koningin Regentes«.

Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.

Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«.

»Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

J. H. KÖNIGSLIEB, HAMBURG

Börsencomptoir Nr. 15.

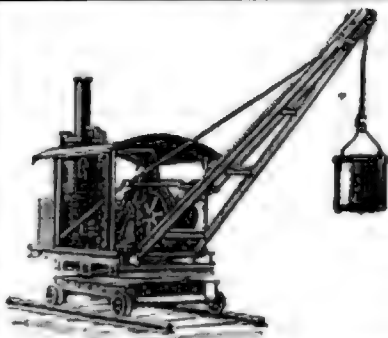
Pelzerstrasse 19 (am Dornbusch).

Fernsprecher 2085, I.

Weistfälische Steinkohlen, Coks und Brifets

en gros et en détail.

Specialität: Lieferung frei Bunker der Dampfer und für Export.



Verbesserte patentirte
Priestman-Greifbagger
und fahrbare und feststehende

Dampfkrähne,
Dampfwinden und Dampfkabel

bauen als Specialität und halten auf Lager

Menck & Hambrock
Altona-Hamburg.

Grossherzog. Oldenburgische Navigationsschule zu Elsfleth.

Beginn des Schiffercursus 1. März und
1. Oktober. Dauer desselben 5. Monate.

Beginn des Steueremannscursus:

1. Januar, 1. Juni und 1. Oktober.

Dauer desselben 7 Monate.

Beginn des Vorcursus

(Vorbereitung zum Steueremannscursus)

1. April, 1. August, 1. November.

Dauer desselben 2 Monate.

Nähere Auskunft ertheilt der Unter-
zeichnete Dr. Behrmann.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Ercheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Siemon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Siemon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 21.

Hamburg, den 26. Mai.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts. — Ein Ausfuhrzoll auf englische Kohle. — Freihäfen im Flussgebiet der Lena. — Atlantische Dampferouten zwischen Philadelphia und Pentland Firth. — Internationaler Congress für die Handelsschifffahrt. — Seemannsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Briefe deutscher Capitäne. — Sprechsaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Die Bremer Handelskammer hat in Ergänzung ihres Berichtes vom Anfange des Jahres statistische Mittheilungen betr. „**Bremens Handel und Schifffahrt im Jahre 1899**“ herausgegeben. Dem Capitel „Schifffahrtsverkehr und Rhederei“ entnehmen wir, dass im Berichtsjahre 4128 Schiffe mit 2 406 748 R.-T. gegen 4642 resp. 2 464 800 R.-T. im Vorjahre angekommen und 4545 Schiffe mit 2 457 747 R.-T. gegen 4988 mit 2 502 551 R.-T. abgegangen sind. Der Procentsatz an Dampfern betrug bei den angekommenen Schiffen 86.36 gegen 85.27 im Vorjahre, bei den abgegangenen 85.01 gegen 84.53. Aus den angegebenen Daten geht zwar eine Zunahme der procentualen Dampferbetheiligung, leider aber eine Abnahme des absoluten Dampfer- sowie des Gesamtseeverkehrs hervor und zwar um 957 Schiffe mit 102 856 R.-T. Da es von grossem Interesse ist, zu wissen, nach oder von welcher Verkehrsrichtung die Abnahme stattgefunden hat, mögen folgende Gegenüberstellungen Erwähnung finden. (Das vor den Zahlen befindliche Zeichen bedeutet die Ab- resp. Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr.)

1) Angekommener Raumgehalt von europäischen Häfen + 460 R.-T.; von nordamerikanischen Häfen — 64 309 R.-T.; von Westindien — 732 R.-T.; von Mittel- und Südamerika — 22 845 R.-T.; von Asien + 32 099 R.-T.; Australien und Südsee-Inseln — 704 R.-T.; Afrika — 2421 R.-T.

2) Abgegangener Raumgehalt nach europäischen Häfen — 61 941 R.-T.; nach nordamerikanischen Häfen — 2073 R.-T.; Westindien — 10 392 R.-T.; Mittel- und Südamerika — 5127 R.-T.; Asien + 38 606 R.-T.; Australien und Südsee-Inseln — 3877 R.-T.

Der aus- und eingehende Seeverkehr nach Flaggen geordnet zeigt, dass die gegen das Vorjahr beobachtete Abnahme zumeist im Verkehr mit deutschen, nichtbremischen Schiffen zu suchen ist. An der Beförderung der Einfuhr theiligten sich im Berichtsjahre 400 deutsche Schiffe weniger als im Vorjahre, an der Ausfuhr 360. Nächst der deutschen ist es die englische Flagge, welche im Berichtsjahre gegen das Vorjahr seltener geworden ist. Die bremische Handelsflotte bestand am Anfang d. J. aus 526 Schiffen mit 513 285 R.-T. Hiervon fallen auf den Norddeutschen Lloyd: 85 Dampfer mit 353 073 Br.-R.-T. (20 Dampfer zu 117 127 R.-T. im Bau); auf die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“ 35 Dampfer mit 104 953 Br.-R.-T.; auf D.-Ges. „Neptun“ 45 Dampfer mit 28 016 Br.-R.-T.; auf Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau-A.-G. 7 Dampfer mit 2847 Br.-R.-T.; auf D.-Ges. „Argo“ 25 Dampfer mit 35 804 Br.-R.-T. Von den bremischen Seemannsäimern wurden 1899 insgesamt 22 870 Personen an- und 22 135 abgemustert. Die Seefahrtsschule ist im Berichtsjahre von 75 Seeleuten besucht worden, und zwar von 47 Steuermanns- und 28 Schifferschülern.

Herr Dr. C. H. Inhülsen schreibt uns aus London:

»Am 11. Mai verneinte der High Court of Justice in London, in Sachen „*The Cathay*“, die für die ausländischen Rheder bedeutsame Frage, ob bei der Beschränkung der Haftung wegen **Collisionschäden** von dem Bruttotonnagehalte eines dänischen Dampfers die Mannschaftsräume in Abzug gebracht werden dürfen. Der dänische Dampfer »*Cathay*« collidierte am 4. September mit dem Clan Line-Dampfer »*Clan Mac Gregor*«; der dänische Dampfer litt Schaden und der Clan Line-Dampfer ging mit seiner Ladung verloren. Beide Dampfer hatten den Zusammenstoß verschuldet. Es lag im Interesse der dänischen Rheder, von den gesetzlichen Bestimmungen Gebrauch zu machen, welche in Collisionfällen eine Beschränkung der Haftung gestatten, dieselben brachten von dem Bruttotonnagehalte des dänischen Dampfers die Mannschaftsräume — nicht auch den Maschinenraum — in Abzug und zahlten auf die verbleibenden 4005,84 Tons die gesetzlichen £ 8 per Ton — £ 32 046. 14. 5 — beim Gericht ein. Die Rheder des Dampfers »*Clan Mac Gregor*« bestritten, dass die Mannschaftsräume in Abzug gebracht werden könnten. Zu Folge § 503, Ziff. 2 a, Abs. 2 der Merchant Shipping Act 1894 seien Mannschaftsräume nur dann in Abzug zu bringen, falls dieselben in Gemässheit der dem Gesetze als Anlage beigefügten Vorschriften bescheinigt seien. Die Bescheinigung sei von einem auf Grund des Gesetzes thätigen Schiffsinspector auszufertigen und eine derartige Bescheinigung sei im vorliegenden Falle nicht ausgefertigt worden. Die dänischen Rheder liessen hierauf erwidern, dass die als Anlage dem Gesetze beigefügten Vorschriften ausländische Schiffe nicht berührten; nach § 84 des Gesetzes, welcher im Verordnungswege auf Dänemark zur Anwendung gebracht sei, entscheide das ausländische Register. Das Gericht trat den Ausführungen der Rheder des Dampfers »*Clan Mac Gregor*« bei, unter Berufung auf die Entscheidung des Court of Appeal in Sachen des deutschen Schiffes »*Franconia*« und bemerkte, dass höchst wahrscheinlich auch bei der Berechnung von Hufenabgaben ausländische Schiffe den Mannschaftsraum nur dann kürzen könnten, falls die Bescheinigung des englischen Schiffsvermessers beigebracht werde.

Als sich im August 1898 die öffentliche Meinung mit dem Falle »*Niagara*« beschäftigte, jenem deutschen Segelschiff, dessen Besatzung durch **Scorbut** decimirt worden war, las man in der englischen Presse neben schweren Vorwürfen gegen die Rhederei des Schiffes auch wiederholt die im überhebenden Ton ausgesprochene Behauptung, ein Auftreten solcher Krankheit sei auf **britischen Schiffen** gänzlich ausgeschlossen. Begründet wurde die Ueber-

zeugung mit dem Hinweis auf die vorzügliche Beköstigung an Bord britischer Segler. Wir haben s. Z. bei Besprechung der Scorbuterkrankungen an Bord der »*Niagara*« darauf hingewiesen, dass zwar die überaus lange Reise (180 Tage) nicht unwesentlich zur Erzeugung der Krankheit beigetragen haben mag, andererseits aber diejenigen Personen ein schwerer Vorwurf treffe, welche das Schiff bei seiner Ausreise mit Proviant versehen haben. Dieser Standpunkt, den wir selbstverständlich auch heute noch vertreten, muss auch angesichts der Mittheilung aufrecht erhalten werden, dass innerhalb kurzer Zeit auf zwei englischen Seglern Scorbutfälle mit tödtlichem Ausgang vorgekommen sind. An Bord der englischen bzw. schottischen Schiffe „*Corunna*“ und „*Beacon Rock*“ hat die schreckliche Krankheit verheerende Wirkung ausgeübt. Dem alten Parlamentarier Mr. Havelock Wilson gebührt das Verdienst, die Fälle vor das Forum des Unterhauses gebracht zu haben. Aus dem Wortlaut seiner Begründung erfahren wir, dass auf britischen Schiffen als Speisetaxe noch eine Verordnung aus dem Jahre 1850 gilt. Also aus einer Periode, in der nur Delicatessen in conservirtem Zustande an Bord kamen, während gegenwärtig conservirtes Fleisch billiger — aber nicht immer besser — als gesalzenes Fleisch ist. Mr. Ritchie, der Handelsminister, dem die Interpellation galt, meinte in Zusammenhang mit der alten Speisen-Verordnung, sie diene keinem Schiffe mehr als Vorbild sondern sei praktisch längst ungültig. Dass sich mit dieser Antwort der Interpellant nicht einverstanden erklärte, liegt auf der Hand. Wir sind neugierig, wie sich die englische Presse, die damals so laut über den Fall »*Niagara*« zeterte, zu den Mittheilungen von Mr. Havelock Wilson stellen wird, vielleicht macht sie sich die unlängst vom Braker Seeamt vertretene Ansicht zu eigen. Wie an anderer Stelle hervorgeht, hält das Seeamt zu Brake das Auftreten von Scorbut auch für möglich, wenn Proviant und Trinkwasser unverdorben waren und zu den verabreichten Fleischspeisen auch Conserven gehörten. Wäre nicht genau festgestellt, dass Scorbut beobachtet worden ist, wir würden es nach den Mittheilungen, welche die Verhandlung über die Länge der Reise, den Zustand des Proviantes und Trinkwassers gewährt, in Zweifel ziehen.

Der zweiundzwanzigste Jahrgang „*Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte*“ ist von der Direction des Instituts herausgegeben worden. Wie stets bringt die periodische Erscheinung auch in diesem Jahre verschiedene Artikel von grosser wissenschaftlicher Bedeutung. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, dass der Inhalt lediglich für den Theoretiker, den akademisch gebildeten Hydrographen bestimmt ist. Auch der practische Seemann wird,

falls es ihm nicht an Zeit fehlt, manche Belehrung für seinen Beruf aus den Abhandlungen schöpfen können. Uns bietet die Arbeit „Wissenschaftliche Grundlage einer Wettersvorhersage auf mehrere Tage voraus“ verfasst von Prof. Dr. W. J. van Bebbber, insofern besondere Anregung, als hier dem Leser, gestützt auf umfangreiches Material und unzählige Beweise, der Nutzen vor Augen geführt wird, der durch die Wetterprognose dem grossen Publicum erwächst. Im Rahmen einer Notiz, wie dieser, ist selbstverständlich garnicht daran zu denken, näher auf den umfangreichen Aufsatz einzugehen. Durch die Wiedergabe eines Antrages, den der Deutsche Landwirthschaftsrath kürzlich an den Reichskanzler gestellt hat (es soll eine Conferenz in Hamburg, dem Sitz der Deutschen Seewarte, mit der Absicht abgehalten werden, einen wettertelegraphischen Dienst für die deutsche Landwirtschaft einzuführen) lässt der Verfasser durchblicken, welche Bedeutung der Wettervoraussage der Seewarte im deutschen Vaterland beigemessen wird. Im Gegensatz hierzu mag erinnert werden, dass vor etwa einem Monat von dem deutschen Astronomen, Herrn Dr. Klein die Zuverlässigkeit der Wettervoraussage der Seewarte in solchen Fällen stark angezweifelt wurde, wenn zur Zeit der Voraussage ein barometrisches Minimum beobachtet wird. Auf eine hierauf bezügliche Bemerkung in der „Hansa“ schrieb uns Herr Dr. Klein u. A.:

„Auf die in Ihrem werthen Artikel in Aussicht gestellte Antwort bin ich gespannt. Ich werde den Gegner u. A. auffordern, doch einmal nasser in den von mir berührten Fällen barometrischer Minima Prognosen für mehrere Tage im Voraus aufzustellen und wird sich dann entscheiden wer Recht hat und wer im Unrecht ist.“

Ob Herrn Dr. Klein mit obenerwähntem Artikel genügt ist, muss abgewartet werden.

Im Uebrigen enthält das Werk folgende Abhandlungen:

Die Vorausberechnung der Sonnenfinsternisse und ihre Verwerthung zur Längenbestimmung. Von Dr. Carl Steebert.

Die Strömungen der Luft in den barometrischen Minima und Maxima, ein Beitrag zur Theorie der Cyclonen und Anticyclonen. Von Dr. P. Polis, Director der Meteorologischen Centralstation Aachen.

Erdmagnetische Beobachtungen in Deutsch-Ostafrika. Von Dr. Hans Maurer, Meteorologen für Deutsch-Ostafrika.

Die Oberflächen-Strömungen des nordatlantischen Oceans nördlich von 50° N-Br. Von Georg Wegemann.

Untersuchungen über die Strömungen der Ostsee. Die Dichtigkeitsfläche. Von Rudolf Engelhardt.

Die vor etwa zwei Jahren mit allen Mitteln — besonders publicistischen — in Sceno gesetzten Bestrebungen, eine **belgische Handelsmarine** zu schaffen, sind erfolglos geblieben und haben lediglich Enttäuschungen im Gefolge gehabt. Man hätte, aus dem auf die Sache verwendeten Eifer zu schliessen, glauben sollen, Docks und Werften, Dampfer und Segler würden gleich Pilzen empor-schiessen, aber nichts von alledem ist geschehen,

und die ganze belgische Flotte erreicht — Dampfer und Segelschiffe zusammengenommen — den wenig imponirenden Bestand von 61 Fahrzeugen, darunter eine ganze Reihe, die zutreffend als »alte Kasten« qualificirt werden. Angesichts dieses unlougbaren Fiascos privater Initiative sucht man, die thatsächlichen Verhältnisse abermals völlig verkennend, das Heil im Eintreten der Staatsregierung. Die Befürworter einer staatlichen Handelsmarine übersehen, dass der Staat ohne das nöthige Capital, die schiffbaulichen Anlagen und Werkstätten, das dazu gehörige Beamten-, Techniker- und Arbeiterpersonal, endlich ohne ein zahlreiches und befahrenes Schiffs-volk nichts anfangen kann.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

9. Nautische Einheit des Schleppzuges nach dem Binnenschiffahrtsgesetze.

Der Schlepper »Carola« hatte zwei Kähne an Backbord vertaut und liess in der Nähe der Elbbrücken bei Hamburg den einen Kahn loswerfen. Dieser Kahn gerieth dadurch in Zusammenstoss mit einem Dritten, dem Kläger gehörigen Kahne, der in der Nähe an Pfählen vertaut lag und durch den Zusammenstoss beschädigt wurde. Als Ursache des Zusammenstosses war festgestellt, dass der Führer des Schleppers das Commando zum Loswerfen zur Unzeit und ohne ausreichende Vorbereitung der Leute, die sich an Bord des geschleppten Kahnes befanden, ertheilt hatte. Ein Verschulden dieser Leute selbst lag nicht vor. Streitig war, ob der Eigenthümer des geschleppten Kahnes unter diesen Umständen mit Schiff und Fracht für den Collisionsschaden einzustehen habe. Der Kläger berief sich für die Bejahung dieser Frage auf den vom Reichsgerichte für das Seerecht aufgestellten Grundsatz, dass der Schleppzug eine nautische Einheit bilde, die gewissermaassen als ein Schiff zu gelten habe, und dass deshalb in Bezug auf die Haftung des Rheders für schuldhafto Handlungen der Schiffsbesatzung der Führer und die Mannschaft des Schleppers als zur Besatzung des geschleppten Schiffes gehörig anzusehen seien (Entsch. d. R.-G. Bd. 20, S. 84 flg.) Dagegen berief sich der Beklagte zur Verneinung der Frage auf § 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes:

„Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes. Der Fracht steht bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich.“

In Uebereinstimmung mit dem hanseatischen Oberlandesgerichte hat das Reichsgericht die Frage zu Gunsten des Klägers entschieden.

Die angezogene Stello des Binnenschiffahrtsgesetzes, die vom Reichstago dem Entwurfe hinzugefügt worden ist, wurde damit begründet, dass nach den Entscheidungen des Reichsgerichts der Besitzer eines Schleppdampfers, wenn er zufällig zugleich Eigenthümer der anhängenden Fahrzeuge sei, nicht nur mit dem Schlepper, sondern auch mit diesen sämtlichen Fahrzeugen haften würde. Das involvire eine grosse Ungerechtigkeit. Es ist zuzugeben, dass wenn diese Folgerung aus dem vom Reichsgerichte aufgestellten Rechtsgrundsatz abzuleiten wäre, man in der That häufig zu unbilligen Ergebnissen kommen würde. Diese Unbilligkeit würde auch ebenso und vielleicht noch stärker hervortreten, wenn der Schlepper und die angehängten Fahrzeuge verschiedenen Eigenthümern gehörten. Es liegt aber ein Missverständniss der reichsgerichtlichen Entscheidung vor. Diese betraf einen Fall, in dem der Schleppzug aus dem Bugsirdampfer und einem geschleppten Schiffe bestand und ein Zusammenstoss des geschleppten Schiffes mit einem dritten Schiffe stattgefunden hatte. Auf diesen Fall bezieht sich der in der Begründung des Urtheils zum Ausdruck gebrachte Grundsatz von der nautischen Einheit des Schleppzuges. Keineswegs aber liegt es im Sinne der gedachten Entscheidung, dass ein aus verschiedenen Fahrzeugen bestehender Schleppzug Dritten gegenüber stets als eine Einheit zu betrachten sei mit der Wirkung, dass in Bezug auf die Haftung für einen vom Führer des Schleppers verschuldeten Zusammenstoss sämtliche an dem Schleppzuge beteiligte Fahrzeuge ein untheilbares Haftungsobject darböten.

Im vorliegenden Falle war der Capitän des Schleppdampfers, da ihm durch den Schleppvertrag die Befehlsgewalt über die geschleppten Kähne übertragen war, zugleich deren Führer. Das Commando, loszuwerfen, betraf ein von dem geschleppten Fahrzeuge auszuführendes Manöver und gehörte zu den Dienstvorrichtungen, die dem Capitäne des Schleppers als zeitweiligem Führer des Kähnes oblagen. Es ist durchaus folgerichtig, dass in einem derartigen Falle der Eigenthümer des Kähnes, der mit dem Fahrzeuge des Klägers zusammengestossen ist, für das Verschulden des Schleppercaptäns in demselben Umfange einzustehen hat, wie er für ein Verschulden der auf seinem Schiffe befindlichen Mannschaft eintreten müsste. Das Binnenschiffahrtsgesetz hat die Haftung für ein Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung, insbesondere im Falle eines Zusammenstosses, im wesentlichen übereinstimmend mit den für das Seerecht geltenden Grundsätzen geordnet. Die vorstehend dargelegte, sachlich gebotene Consequenz würde dem-

nach im Bereiche der Binnenschiffahrt nur dann ausser Anwendung bleiben müssen, wenn ihr eine positive gesetzliche Vorschrift entgegenstände. Als solche kann weder die Definition der Schiffsbesatzung in § 3 Abs. 2 gelten, da sie mit derjenigen im Artikel 445 des Handels-Ges.-B. übereinstimmt, noch die oben angezogene Bestimmung in § 4 Abs. 3. Diese besagt nur, dass bei einem aus mehreren Fahrzeugen bestehenden Schleppzuge kein Schiff haftbar gemacht werden soll für einen Schaden, der nicht durch eine Person seiner Besatzung verursacht ist. Sie tritt aber weder ihrem Wortlaute, noch ihrem Sinne nach in Widerspruch mit der Auffassung, dass gegebenen Falls der Führer des Schleppers der Besatzung des geschleppten Schiffes zuzurechnen ist.

Urtheil des I. Civ.-Sen. vom 21. März in Sachen Schiffversicherungs-Verein wider Alsleben. Rep. I. 14./1900.

Ein Ausfuhrzoll auf englische Kohle.

S. Auf Antrag des Parlamentsmitgliedes Mr. Lowe hat jüngst das englische Unterhaus über die Möglichkeit eines Ausfuhrzolles auf englische Kohle lange Debatten gepflogen. Dieses Thema hat die gesetzgebende Körperschaft schon verschiedentlich beschäftigt und zwar immer dann, wenn die allgemeine Geschäftslage günstig stand. Wir erinnern an die parlamentarischen Auseinandersetzungen und die Zeitungspolemik z. Z. der grossen Kohlennoth nach und während des deutsch-französischen Krieges. Die Parole der Mehrheit war: »Ausfuhrzoll auf Kohle.« Der Minderheit mit entgegengesetzter Ansicht wurde es damals recht schwer sich Geltung zu verschaffen. Denn in jener Zeit kostete die Ton (à 1000 Kilogr.) Kohle 50 Schilling, ein beinahe unerschwinglicher Preis für die in Dürftigkeit und Armuth lebende Bevölkerungsklasse. Aber auch in Mittelstandskreisen machte sich der hohe Preis sehr unangenehm fühlbar. Characteristisch für die damaligen Verhältnisse ist folgender Fall. Das bekannte Londoner Witzblatt »Punch« liess die stereotype Mrs. Jones eine »fire partie« geben, bei der ihre Gäste durch den ungewöhnlichen Luxus eines prasselnden Kaminfeuers ergötzt wurden.

Trotz der stetig steigenden Kohlenpreise herrschte in England grösserer Mangel als im Auslande an diesem Heizmaterial. Die Löhne der Kohlengrubenarbeiter stiegen ins Ungeheuere, ihre tägliche Arbeitszeit verminderte sich damit in Uebereinstimmung. Sensationelle Tagesblätter schilderten in bilderreicher Sprache das Schlemmerleben dieser Kaste. Angesichts solcher unnatürlichen Zustände fiel der

Antrag, die Kohlenausfuhr möglichst zu erschweren, auf fruchtbaren Boden.

Aber es dauerte nicht lange und der Umschwung der Verhältnisse vollzog sich. Unzählige Personen, Gesindel sowie in auskömmlicher Lebenslage befindliche Leute aller Altersklassen, stellten, angelockt durch die hohen Löhne der Grubenarbeiter, den Grubenbesitzern ihre Kräfte zur Verfügung. Alte, bis dahin unrentable Werke wurden eröffnet, bestehende vergrößert und mit den modernsten Förderungsmaschinen versehen. Man war eben allseitig bemüht, mit Hilfe aller ordentlichen Mittel das Volumen der Kohlenproduction zu vergrößern. Als diese Bestrebungen noch in höchster Blüthe standen, näherten sich anfangs langsam und unbemerkt, später schneller und fühlbarer die bestehenden Verhältnisse den normalen Zustand. Deutsche und Franzosen hatten das Schwert mit dem Pflug vertauscht und sich wieder friedlichen Beschäftigungen zugewandt. Die Folge war ein stetiges Sinken der Kohlenpreise bis auf ein Niveau, wie es tiefer lange nicht beobachtet worden war. Keinem Menschen fiel es nun ein, für einen Ausfuhrzoll auf Kohle zu plaidiren. Man erkannte wieder wie in früheren Zeiten, dass dieses Erzeugniß der Montanindustrie eine Waare, ein Gegenstand ist, mit dem andere vom Auslande kommende Artikel bezahlt werden mussten. Man sah ferner ein, dass eine Ausfuhrerschwerung der Steinkohle englischerseits, eine Einfuhrbeschränkung von Getreide, Baumwolle sowie anderer Verbrauchs- und Genussgegenstände nach sich ziehen würde und müsste. Die noch vor kurzer Zeit bekämpfte Ansicht der Gegner jeglichen Ausfuhrzolles kam wieder zu voller Geltung.

Ähnliche Verhältnisse wie vor dreissig Jahren, bestehen gegenwärtig. Die Geschäftslage ist befriedigend, der Seeverkehr steht in hoher Blüthe, die Steinkohlen sind im Preise sehr hoch. Heute wie damals wird, trotz der gemachten Erfahrungen, wieder für die Einführung eines Ausfuhrzolles auf Steinkohle Propaganda gemacht. Noch sind die Befürworter in der Minderheit, ob sie es bleiben ist eine andere Frage. Die Erfahrungen der Geschichte haben in diesem sowie in vielen anderen Fällen nichts gelehrt.

Begreift der einsichtige und vorausschauende Engländer, dass die Einführung eines Ausfuhrzolles auf Steinkohle ein zweischneidiges Schwert ist, so stützt sich die Gegenpartei zur Bekräftigung ihrer Anschauung auf Argumente, deren Haltlosigkeit sich aus den angeführten Gründen ebenso leicht nachweisen lässt, wie die Stichhaltigkeit ihrer Beweisgründe bei kritischer Beleuchtung ins Wanken geräth. Einmal führen sie ins Feld, dass ein hinreichender Besitz von Kohlenvorräthen bester Qualität für die Kriegsflotte eine Existenzfrage ist,

andererseits erinnern sie an den Zeitpunkt, an dem der englische Kohlenreichthum erschöpft und hiermit ein mächtiger Factor des britischen Verkehrs sowie wahrscheinlich auch die Suprematie der britischen Flagge verschwunden sein werden.

Flotte und Seeverkehr sind dem Engländer heilige Güter. Er sagt: »Eine mächtige Flotte ohne entsprechenden Verkehr ist ziel- und zwecklos und ein über das ganze Weltall ausgedehntes Verkehrsnetz ohne Schutz in Gestalt starker Seestreitkräfte kann jeden Tag von muthwilliger Hand zerrissen werden. Weil Flotte und Seeverkehr bei uns im richtigen Verhältniss zu einander stehen, haben sie Aussicht auf dauernden Bestand.«

Vermag deshalb Jemand zur Bekräftigung irgend einer Idee anzugeben, dass ev. der jetzige Stand der Flotte oder des Verkehrs beeinträchtigt werden könne, falls sein angeregter Gedanke keinen Anklang findet, so braucht er um Anhänger nicht zu sorgen. Nur unter diesem Gesichtspunkt ist es zu verstehen, wenn der von Mr. Lowe gemachte Vorschlag nicht von vorneherein als todgeborenes Kind bestattet wurde, sondern vielmehr im Parlament Gegenstand lebhafter Erörterungen sein konnte.

Mr. Balfour, als Regierungsvertreter, zerstreute u. A. die Bedenken des Antragstellers durch die Bemerkung: »Ehe unser Kohlenreichthum erschöpft ist, sind wir längst im Besitz anderer Mittel als Dampf- oder Kräftezeuger.«

Obwohl auf Grund der bisherigen Erfahrungen, die mit flüssiger Feuerung und besonders mit der Electricität als Kräftezeuger gemacht sind, anzunehmen ist, dass die Zukunft Herrn Balfour als Propheten nicht Lügen strafen wird, mag dieses Thema doch unörtet bleiben. Der Zweck nachstehender Zeilen soll vielmehr der sein, zu untersuchen, welche ev. materiellen Vortheile unseren englischen Vettern durch die etwaige Einführung eines Ausfuhrzolles auf Steinkohle erwachsen könnte.

Im letzten Jahre wurden aus sämtlichen Häfen des Ver. Königreichs etwa 41 Millionen Tons nach dem Auslande exportirt, während die Gesamtkohlenproduction des Landes 220 Millionen Tons betrug. Nun darf nicht vergessen werden, dass von diesen 19 % der Ausfuhr mindestens 5 % britischen Handelsschiffen als Bunkerkohlen in fremden Häfen dienten. Durch Einführung des beregten Zolles würde als selbstverständliche Folge die Kohlenausfuhr geringer werden; nehmen wir an um etwa 50 %, also um 20 Millionen Tons. (Diese Reduction würde gewiss stattfinden, angesichts des Umstandes, dass der nördliche europäische Continent und die Ver. Staaten auf weitere Kohlenzufuhr vom Ver. Königreich verzichten würden. Im Jahre 1896 führten beispielsweise Deutschland 6 122 000 T.; Belgien 4 018 000 T.; die Ver. Staaten 2 337 000 Tons Kohlen mehr aus als ein. Diese

12 500 000 Tons Kohlen wären gewiss im Lande geblieben, wenn ein Tarif auf englischer Steinkohle bestanden hätte). Hiernach würde, falls der englische Kohlenreichthum bei der jetzigen Ausfuhr, 41 Millionen Tons, in etwa 100 Jahren erschöpft wäre, dieser Zeitpunkt nach Einführung eines Exportzolles nur auf neun Jahre hinausgeschoben werden.

Als Gegenleistung — wenn man so sagen darf — für diese recht zweifelhafte Vergünstigung wären die Engländer gezwungen, den gegenwärtig vom Ver. Königreich ausgehenden Kohlenausfuhrhandel in die Hände der Amerikaner übergehen zu lassen. Denn es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass die in ständiger Zunahme begriffene amerikanische Kohlenproduction in nicht mehr langer Zeit einen Umfang angenommen haben wird, der die gegenwärtige Kohlenausbeute des Vereinigten Königreichs wesentlich übersteigen dürfte.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Qualität englischer, walesischer Kohle keine andere gleichkommt. Ein Umstand, der besonders im Falle kriegsgerichtlicher Verwickelungen ins Gewicht fallen kann, weil natürlich die Grösse des Actionsradius eines Kriegsschiffes nicht allein abhängig von der Quantität sondern auch von der Qualität an Bord befindlicher Bunkerkohlen ist. Dieses wäre aber auch das einzige zu Gunsten des Antrages anzuführende Moment, vorausgesetzt, dass die bisherigen Versuche, flüssige Feuerung oder Electricität zum Erzeugen der Dampfkraft, nicht weiter fortgesetzt würden.

Freihäfen im Flussgebiet der Lena.

Von M. Lewski.

Die eigenartigen Verhältnisse von Sibirien lassen die Anlage von Freihäfen als eine Nothwendigkeit erscheinen, und so ist jetzt mehrfach die Rede davon, dass im Flussgebiet der Lena Freihäfen errichtet werden.

Bis zum Jahre 1892 bestand in Wladiwostok ein Freihafen, in dem die ausländischen Waaren zum zollfreien Verbrauch eingeführt wurden. Auf das Drängen der Schutzzöllner ist dieses Vorrecht aufgehoben worden. Ein Freihafen ist dem Jenissei-Gebiet gewährt worden; dorthin können die fremden Waaren durch das nördliche Eismeer und durch das Karische Meer einlaufen. Aber auch gegen diesen ist von Seiten sibirischer Grosshändler, die nicht vom Auslande importiren, Widerspruch erhoben worden.

Dem Flussgebiet der Lena gewährte die Regierung der 60er Jahre zollfreie Einfuhr, einerseits aus Rücksicht auf die gewaltige Entfernung dieser Gegend von der Culturwelt, andererseits um

der Goldindustrie, welche in dem Gebiet eine Zukunft hat, auf die Beine zu helfen. In den Lenafluss kann man gelangen:

1. Von der Quelle aus, von Katschugo einem Orte, an welchem jetzt die sibirische Eisenbahn vorbeigeht; dies ist auch der Hauptweg für Handel und Verkehr.

2. Vom Jenissei aus über Ilmsk und Ust-Kutsk.

3. Vom Ochotskischen Meere aus nach dem Hafen Ajan über den Stanowoj-Bergrücken.

Ein vierter Weg führt vom Amur nach der Lena; derselbe kommt nur wenig in Betracht. Um den Waarenverkehr nach dem Lena-Gebiet zu erleichtern, gewährte die Regierung den sibirischen Kaufleuten die Zollfreiheit beim Eingang über das Ochotskische Meer. Diesen Weg benutzt hauptsächlich der Thee, welcher somit über Ajan nach dem Lenadistrict gelangt. Ein wirklicher Freihafen für das Gebiet der Lena mit allen Nebenflüssen würde aber von grosser Bedeutung für die sibirische Goldproduction sein. Von den 1½ Tausend Pud des in Russland jährlich gewonnenen Goldes entfallen auf das Lena-Gebiet allein 1000 Pud. Aber die Ausbeute wird dort immer schwieriger. Der Krebschaden ist darin zu suchen, dass es an Holz mangelt, wie wohl dieses Gebiet mit dichten Wäldern bedeckt ist.

Der nächste Wald ist nämlich abgeholzt, so dass man das Material aus einer Entfernung von 20—10 Werst beziehen muss, was natürlich mit grossen Ausgaben verbunden ist. Im Lena-Gebiet herrschen hohe Preise für Lebensmittel und Arbeit. Eine Gesellschaft baute eine Eisenbahnlinie auf einer Strecke von 31 Werst, um den Holztransport zu erleichtern; jede Eisenbahnwerst kam aber auf mehr als 30 000 Rubel zu stehen. Bestände ein Freihafen, so dürften sich die Kosten ein solcher Linie auf 20 000 Rubel pro Werst herabmindern. Der erleichterte Verkehr würde den Holztransport und damit die Goldproduction wesentlich verbilligen.

Damit die Goldausbeute lohnend sei, ist im Lena-Gebiete ein Goldgehalt von 5 Solotnik auf 100 Pud Sand erforderlich, während im Ural Goldkies von viel geringerem Gehalt bearbeitet wird. Es hat dies seinen Grund darin, dass die Technik der Goldgewinnung im Lena-Gebiet eine minderwerthige ist.

Alles dies zeigt zur Genüge, dass die Errichtung von Freihäfen im Lena-Flussgebiet, und zwar nicht unter Beschränkung des Weges über Ajan, sondern unter Benutzung der Route über das Karische Meer und Ilmsk, das ganze Gebiet wirtschaftlich heben und die Goldindustrie wesentlich fördern würde.

Atlantische Dampferrouen zwischen Philadelphia und Pentland Firth.

Die jüngst veröffentlichte Pilot Chart für Mai bringt eine Route für solche Dampfer in Vorschlag, die zwischen nord-amerikanischen und europäischen Häfen einen Curs nördlich von Schottland einschlagen. Wir entnehmen das Folgende:

Es ist rathsam, dass die vorgeschlagene Route so weit als ansgängig mit den bereits von führenden Dampfergesellschaften angenommenen, transatlantischen Routen übereinstimmt.

Hierauf ist zu steuern:

1) Vom 15. Januar bis 23. August, beide Tage mitgerechnet, ist von 40° 10' N und 70° W in einer Loxodrome bis 47° W 41° N zu steuern, von dort im Grössten Kreise, nicht nördlicher, bis 58° 40' N und 14° W, dann rechtweisend Ost bis Pentland Firth (Dunnet Head 58° 40' N, 3° 22' W).

Länge 47° 00' W 45° 00' W 40° 00' W 35° 00' W
Breite 41° 00' N 42° 50' N 46° 51' N 50° 09' N
Curse N 38° 3' O N 39° 7' O N 43° 2' O N 47° 0' O

Die ganze Entfernung im Grössten Kreise beträgt 1633 Sml.; darauf der rechtweisende Ost-Curs 332 Sml. — Demnach Gesamtdistanz — Five-Fathom Bank Süd-Feuerschiff bis Dunnet Head 3248 Seemeilen.

2) Vom 24. August bis 14. Januar, beide Tage mitgerechnet, ist von 40° 10' N 70° W in der Loxodrome der 60. Längengrad in 42° N. Br. zu schneiden, dann ist weiter in der Loxodrome bis zu 45° W zu steuern, welcher Grad in 46° 30' N

Breite 46° 30' N 49° 36' N 52° 8' N 54° 16' N 55° 59' N 57° 22' N 58° 30' N 58° 40' N
Länge 45° 00' W 40° 00' W 35° 00' W 30° 00' W 25° 00' W 20° 00' W 15° 00' W 14° 00' W
Curse N 45° 3' O N 49° 1' O N 53° O N 56° 9' O N 61° O N 65° 2' O N 69° 5' O —

Die ganze im Grössten Kreise zu segelnde Entfernung beträgt 1325 Sml., der rw. Ost-Curs bis Dunnet Head 332 Sml., macht Gesamtdistanz 3052 Seemeilen.

Westwärts.

1) Vom 15. Januar bis 14. August, beide Tage eingeschlossen, ist im Grössten Kreise, nicht südlicher, von 59° N, 14° W bis zu der Position zu steuern, wo sich 47° W und 42° N schneiden; dann entweder in der Loxodrome oder im Grössten Kreise (oder nördlicher als der Grösste Kreis, wenn

Breite 59° 00' N 58° 46' N 57° 18' N 55° 37' N
Länge 14° 00' W 15° 00' W 20° 00' W 25° 00' W
Curse S 64° 9' W S 64° W S 59° 8' W S 55° 6' W

Ganze Distanz im Grössten Kreise: 1595 Sml.; darauf S 85° 4' W 1028 Sml. bis Nantucket; von dort S 64° 5' W 255 Sml. bis Five-Fathom, giebt eine Gesamtdistanz von 3210 Seemeilen.

2) Vom 15. August bis 14. Januar, beide Tage eingezeichnet, ist von 59° N. Br. und 14° W. L. im Grössten Kreise, nicht südlicher, der 49. Längengrad in 46° N. Br. zu schneiden;

Breite 59° 00' N 58° 52' N 57° 56' N 56° 45' N
Länge 14° 00' W 15° 00' W 20° 00' W 25° 00' W
Curse S 73° 6' W S 72° 8' W S 68° 5' W S 64° 3' W

Die ganze im Grössten Kreise zu laufende Distanz beträgt 1476 Sml.; darauf in der Loxodrome: S 69° 1' W, 505 Sml. bis 43° N, 60° W; weiter in der Loxodrome bis Nantucket: S 71° 7' W, 455 Sml. und zuletzt bis Five-Fathom Bank Süd-Feuerschiff: S 64° 5' W, 255 Sml., giebt eine Gesamtdistanz von 3023 Seemeilen.

Verfolgt man die vorgeschlagenen Routen, so ergibt sich von der Küste der Ver. Staaten nach der Ostküste Schottlands,

Folgende Allgemeiuregel ist unter allen Umständen zu berücksichtigen.

Ostwärts gehende Schiffe haben in jeder Jahreszeit vom Five-Fathom Bank Süd-Feuerschiff nach 70° W einen Curs einzuhalten, der nicht nördlicher als 40° 10' N. Br. führt.

Westwärts gehende Schiffe steuern zu jeder Jahreszeit in der Loxodrome von Pentland Firth (Dunnet Head) bis Br. 50° N, Lg. 14° W.

Ostwärts:

Rechtweisende Curse und Distanzen sind: Von Five-Fathom Feuerschiff bis 40° 10' N, 70° W: N 68° 42' O 223 Sml.; bis 41° N 47° W; N 87° 17' O 1035 Sml.; dann im Grössten Kreise:

30° 00' W 25° 00' W 20° 00' W 15° 00' W 14° 00' W
52° 52' N 55° 08' N 56° 57' N 58° 24' N 58° 40' N
N 50° 8' O N 54° 9' O N 59° 0' O N 63° 3' O —

geschnitten wird; dann im Grössten Kreise, nicht nördlicher, bis 58° 40' N, 14° 00' W, zum Schluss rw. Ost bis Pentland Firth, Dunnet Head. Die rw. Curse und Distanzen sind: Von Five-Fathom bis 40° 10' N 70° W: N 68° 7' O 228 Sml.; bis zum Schnittpunkt 60° W 42° N: N 76° 4' O 467 Sml.; in der Loxodrome bis 46° 30' N, 45° W: N 67° 3' O 700 Sml.; darauf im Grössten Kreise in folgender Weise:

53° 27' N 50° 50' N 47° 38' N 43° 45' N 42° 00' N
30° 00' W 35° 00' W 40° 00' W 45° 00' W —
S 51° 9' W S 47° 6' W S 43° 8' W S 40° 2' W —

dann in der Loxodrome der 60. Grad westlicher Länge in 42° Br.; weiter ist abermals in der Loxodrome bis zu einem Punkte südlich von Nantucket-Feuerschiff und von dort nach Five-Fathom Feuerschiff zu steuern.

Die rw. Curse und die Distanzen sind: Von Dunnet Head bis 59° N, 14° W: N 86° 5' W 332 Sml.; ferner folgendermassen im Grössten Kreise:

55° 15' N 53° 28' N 51° 15' N 48° 34' N 46° 00' N
30° 00' W 35° 00' W 40° 00' W 45° 00' W 49° 00' W
S 60° 1' W S 56° 1' W S 52° 1' W S 48° 3' W —

nach skandinavischen Häfen und solchen der Ostsee eine bemerkenswerthe Wegabkürzung, im Gegensatz zu der Route, die durch den Englischen Canal führt. Zum Beweis wird in nachstehenden Tabellen die Distanz zwischen Leith und Five-Fathom Bank Süd-Feuerschiff bei Benutzung der vorgeschlagenen Route derjenigen gegenübergestellt, die zurückgelegt werden muss, wenn ein Schiff den Englischen Canal passiren will.

15. Januar bis 23. August:

Canal-Route:	
Von Five-Fathom bis Bishop Rock	3047 Sml.
• Bishop Rock • S. Foreland	320 •
• S. Foreland • Leith	450 •
Gesamt 3817 Sml.	

Vorgeschlagene Route:	
Von Five-Fathom bis Dunnet Head	3248 Sml.
• Dunnet Head • Leith	210 •
Gesamt 3458 Sml.	
Unterschied 359 Sml.	

24. August bis 14. Januar:

Canal-Route:	
Von Five-Fathom bis Bishop Rock	2935 Sml.
• Bishop Rock » S. Foreland	320 »
• S. Foreland » Leith	450 »
Gesamt 3705 Sml.	

Vorgeschlagene Route:	
Von Five-Fathom bis Darnet Head	3052 Sml.
• Dunnet Head » Leith	210 »
Gesamt 3262 Sml.	
Unterschied 443 Sml.	

Stürme treten auf der vorgeschlagenen Route, nördlich von 50° N, ganz besonders in der Wintersaison allerdings häufiger, als entlang der Canalroute auf. Die folgende Tabelle

Länge	Breite	Decbr.—Febr.
		Procentsatz
40°—30° W	45°—50° N	31
	50—55 N	24
	55—60 N	42
30°—20° W	45—50 N	24
	50—55 N	18
	55—60 N	32
20°—10° W	45—50 N	19
	50—55 N	14
	55—60 N	22

Also ist während der Winterperiode (Dec.-Febr.) auf der Strecke des Oceans zwischen den Parallelen 55° und 60° N und dem Meridiane 10° und 20° W zu erwarten, dass Stürme

giebt für das erwähnte Areal und für jede Jahreszeit den Procentsatz von Stürmen (Windstärke von 8 und mehr nach der Beaufort-Scala) an, die zu erwarten sind:

März-Mai	Juni—August	Sept.—Novbr.
Procentsatz	Procentsatz	Procentsatz
16	5	14
10	4	12
7	4	15
12	3	11
4	2	11
2	5	15
11	3	9
5	2	10
6	2	16

während etwa des fünften Theiles, oder procentual ausgedrückt, 22%, der ganzen Periode vorherrschen, gegen 19%, in der Aera: 45°—50° N, 10°—20° W.

Internationaler Congress für die Handelschiffahrt.

In seinem ersten Rundschreiben hat der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins darauf hingewiesen, dass vom 4.—12. August d. J. in Paris ein internationaler Congress für die Handelschiffahrt abgehalten wird. Da die Tagesordnung des Congresses sehr mannigfaltig ist, greifen wir zunächst denjenigen Theil heraus, der uns zur Besprechung in der »Hansa« am Geeignetesten erscheint, nämlich die »Section technique de la Navigation« und aus dieser hauptsächlich die erste Frage. Sie lautet:

»Welche Vorschläge würden im internationalen Seestrassenrecht zu machen sein, um die Collisionsgefahr zu vermindern oder zu verhüten (pour éviter les abordages)?«

Um die Beantwortung dieser allgemein gehaltenen Frage etwas zu vereinfachen, sind einzelne Anhaltspunkte gegeben, nämlich:

1) Abänderung von Signalen u. Lichtern. Hierzu würden wir vorschlagen, den Art. 2 Abs. e des Strassenrechtes einer eingehenden Erörterung zu unterziehen. Auf Seite 183 der »Hansa« ist in einer längeren Abhandlung darauf hingewiesen, dass es nothgedungen einer präzisen Feststellung bezüglich der Stellung beider Toplichter zu einander bedarf. Der jetzige Wortlaut des Artikels schliesst nicht aus, das vordere Toplicht in gleiche Höhe mit den Seitenlichtern zu bringen. Das muss abgeändert werden. Ebenso ist bei neuen Vorschlägen darauf Bedacht zu nehmen, dass unter allen Umständen ein bestimmter Minimal-Höhenunterschied zwischen den Top- und Seitenlichtern im Gesetz angegeben wird.

Zu Punkt 2 »Mässige Geschwindigkeit« verzichten wir, Vorschläge zu machen, weil es u. E. einen festen Begriff für »gemässigte Geschwindigkeit« nicht geben kann, sondern dieser in jedem einzelnen Falle von der höchsten Fahrgeschwindigkeit und der Steuerfähigkeit eines Schiffes abhängig ist. Wer die Richtigkeit dieser Behauptung in Zweifel zieht, lese das Protocoll der internationalen Washingtoner Conferenz vom Jahre 1889.

Punkt 3 »Erfindungen im Rettungswesen« wird gewiss recht langer Zeit zur Erledigung bedürfen. Vorschläge

lassen sich hierzu nicht machen, allenfalls könnte man dem Preisrichter-Collegium oder dem Preisrichter — wollen sie Frieden haben und Aufregungen vermeiden — den Rathschlag geben, möglichst allen Darlegungen und Vorführungen der Erfinder zuzustimmen: Diese Menschenkinder sind so sehr von der Unfehlbarkeit ihrer Geistesproducte überzeugt, dass jede gegentheilige Ansicht als Beleidigung oder als ein unfreundlicher Act angesehen wird. Also vorsichtig!

4) Obligatorische Einführung bestimmter Routen in grossen maritimen Fahrstrassen ist ein heikles Thema. In deutschen Schiffahrtskreisen ist die Majorität dagegen, obgleich sie die Nützlichkeit fester Routen vollkommen anerkennt. Es ist immerhin nicht unmöglich, dass in Paris ein anderes Resultat erzielt wird, zumal, wenn das englische Element nicht vorherrschend ist.

5) Gesetzliche internationale Festlegung des Art. 9 des Seestrassenrechtes oder mit anderem Worten einheitliche Lichterführung der Fischerfahrzeuge. Wir sind auf das Höchste erfreut, dass sich der Congress mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen gedenkt. Der Hamburger Nautische Verein und der Verein Deutscher Seeschiffer sehen in dieser Angelegenheit ihre Thätigkeit, der man in Berlin untergeordnete Bedeutung beizumessen glaubte, von bestem Erfolg gekrönt. Denn wir sind überzeugt, dass der Congress, als dieser Gegenstand auf die Tagesordnung gestellt wurde, vorher auf die eifrige Arbeit aufmerksam gemacht worden war, der sich die genannten Hamburger Vereine in der Fischerlichterfrage unterzogen hatten. Da die Vereine im Besitze einer graphischen und textlichen Gegenüberstellung der Fischerlichterverordnungen der ersten maritimen Nationen sind, liegt der Gedanke nahe, einen Delegirten mit dem nöthigen Material nach Paris zu senden, der dort nachdrücklich das Verdienst hervorhebt, welches die Hamburger Vereine an der Fischerlichterfrage haben. —

Die zweite Frage lautet:

»Sollte die Tiefadellinie durch internationales Uebereinkommen geregelt werden?«

Ist ein solcher Plan durchführbar, dann stimmen wir ihm zu. In der deutschen Seeschiffahrt dürfte wahrscheinlich eine Tiefadellinie oder eine auf ähnliche Zwecke abzielende Maassregel in absehbarer Zukunft eingeführt werden. Wenigstens darf man Solches nach den geheimnissvollen Andeutungen des

Herrn Grafen v. Posadowsky annehmen, die er im Reichstago bei Berathung der Unfallversicherungsgesetze machte. Vielleicht wird der Schleier durch die Verhandlungen der demnächstigen Generalversammlung der See-Berufsgenossenschaft etwas gehoben. Warten wir also ab.

Frage III:

»Welche internationalen Anordnungen lassen sich treffen, um die Sicherheit der Navigation zu erhöhen?

Bei Beantwortung dieser Frage sind u. A. berücksichtigt: Oceanströmungen, Zerstörung treibender Wracks, meteorologische Stationen, Pilot-Charts, Telegraphie ohne Draht, Brieftaubendienst etc. etc.

Auch die hier angezogenen Punkte haben schon verschiedentlich in der »Hansa« der Besprechung unterstanden. Ganz besonders ist zu wünschen, dass die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie im Dienste der Seeschifffahrt genügend hervorgehoben wird.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Brake.

Unfall der Elsflether Bark „Dorothea“. Mit einer aus 14 Mann bestehenden Besatzung verliess das Schiff am 3. September v. J. Punta Arenas mit einer Ladung Holz, bestimmt nach der Weser. Im Verlauf der Reise traten bei verschiedenen Personen der Besatzung Krankheitserscheinungen auf, die auf Scorbut und Beriberi schliessen liessen; ein Matrose starb. Als neun Personen, darunter Capt. Fischer, schwer erkrankt und arbeitsunfähig waren, beschloss man einen Nothhafen anzulaufen und es gelang dem Steuermann Klüss Ponta Delgada auf den Azoren am 21. Februar d. J. zu erreichen. In der Nacht zum 22. Februar verstarb bereits Capt. Fischer, wie der Arzt constatirte, an Beriberi, die übrigen acht Erkrankten wurden ins Hospital gebracht, woselbst sie alle geheilt wurden. Die „Dorothea“ erneuerte ihre Besatzung und setzte am 15. März unter Führung des ersten Steuermanns Klüss die Reise fort. Nach Aussage der in San Miguel vernommenen Besatzung ist die Verproviantirung und Verpflegung an Bord der „Dorothea“ gut gewesen. Zweimal wöchentlich wurde präservirtes Fleisch und Gemüse, dreimal Salzfleisch mit Bohnen oder Erbsen und zweimal Speck mit Bohnen oder Klößen gegeben. In Punta Arenas waren Kartoffeln eingenommen, die allerdings zu wünschen übrig liessen; das Wasser, das man in Punta Arenas eingenommen, war der dortigen Wasserleitung entnommen. Eine seitens des deutschen Consulats in Ponta Delgada angeordnete Besichtigung ergab ebenfalls, dass der Proviant von guter Beschaffenheit war. Es ist in Ponta Delgada dem Wassertank eine Probe entnommen und zur chemischen Untersuchung nach hier geschickt. Die vorgenommene Analyse ergab keinen Anlass zur Beunruhigung und in keiner Weise Anhaltspunkte, auf Grund deren die Entstehung der Krankheit auf das Wasser zurückzuführen sei. Sobald an Bord die ersten Krankheitserscheinungen, Schwellen der Beine, Wundwerden des Zahnfleisches etc. auftraten, wurden die vorgeschriebenen Medicamente verabfolgt. Der Spruch des Seeamtes in dieser Sache lautet in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Reichscommissars: »Auf der Elsflether Bark „Dorothea“ sind auf der Reise von Punta Arenas nach der Weser Scorbut und Beriberi ausgebrochen. Ein Matrose starb während der Reise, fast die ganze Besatzung erkrankte, so dass der erste Steuermann Klüss sich gezwungen sah, Ponta Delgada auf den Azoren als Nothhafen anzulaufen. Der Capitän Fischer starb daselbst in der Nacht nach der Ankunft im Hafen, während die Kranken auf Anordnung des Arztes in das Hospital gebracht wurden und sich dort erholten haben. Die Ursache der

Erkrankung lässt sich nicht bestimmt ermitteln. Das Seeamt hat festgestellt, dass der verabreichte Dauerproviant von guter Beschaffenheit war. Eine Untersuchung des Wassers, das in Punta Arenas der dortigen Leitung entnommen ist, hat ergeben, dass die Erkrankungen nicht auf den Genuss dieses Wassers zurückzuführen sind. Immerhin ist sehr zu empfehlen, dass auf solchen Reisen nur gekochtes Wasser verabreicht wird. Es ist auffällig, dass in den letzten Jahren gerade bei Reisen von Punta Arenas derartige Erkrankungen wiederholt vorgekommen sind. Das Seeamt empfiehlt daher dringend, die Capitäne zu ermahnen, in Punta Arenas bei der Vervollständigung des Proviantes und der Einnahme von Wasser ausserst vorsichtig zu verfahren und den Rath des dortigen Consuls einzuholen. Da bestimmte Ursachen nicht ermittelt sind, wäre es sehr wünschenswerth, wenn die bisher gemachten Erfahrungen und Ermittlungen der Seeämter nach Möglichkeit zur Kenntnis der beteiligten Kreise gebracht würden. Lobend anzuerkennen ist, dass der Steuermann Klüss das Schiff unter sehr schwierigen Verhältnissen in den Hafen gebracht hat. (W.-Z.)

Schiffbau.

Stapellauf. Am 15. Mai, Nachm., lief auf den Howaldtswerken, Kiel, ein für die Russian Steam Navigation and Trading Company gebaute Dampfer vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Jupiter«.

Stapellauf. Am 16. Mai lief ein für die Kaiserl. Marine bestimmtes Dampfwasserfahrzeug von der Werft der Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co. glücklich vom Stapel. Das Schiff ist gleichzeitig als Eisbrecher und Bergungsdampfer gebaut. Die im Schiff befindliche Pumpe ist im Stande 100 Tons Wasser pro Stunde zu fördern. Die Maschine ist eine 2 Cyl.-Compound-Maschine von 250 PK., welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 8 Knoten beladen pro Stunde ermöglicht. Die Dimensionen des Cascos sind folgende: $33,8^m \times 7,4^m \times 3,25^m$. Das Schiff ist vollständig aus bestem deutschen Stahl, Marine-Qualität, unter eigener Aufsicht der Kaiserlichen Marine erbaut. Die Ablieferung des Schiffes dürfte in 6 Wochen geschehen. Auf dem frei gewordenen Helling wird in den nächsten Tagen der Kiel für einen grossen Pumpenbagger für die Hafenbau-Behörde in Emden gelegt.

Stapellauf. Auf der Kroll & Eulert'schen Werft, Mamel, wurde am 17. Mai ein neu erbauter Seitenraddampfer glücklich zu Wasser gelassen. Der Dampfer ist für Kiew und vornehmlich zur Personenbeförderung bestimmt. Er ist 50 m lang und $7\frac{1}{2}$ m breit, erhält eine Maschine von 300 Pferdekraften mit 3 Cylindern und Condensation, elegante Cajüten, Restauration und Toiletten.

Schiffstaufe. Auf Seebecks Werft, Bremerhaven, fand am 21. Mai die Taufe des für die Firma Melchers & Co. in Bremen erbauten, für die chinesische Küstenfahrt bestimmten Dampfers »Nuen-tung« statt. Ein Stapellauf war mit derselben nicht verbunden, da das Schiff im Trockendock erbaut ist. Der Dampfer hat eine Länge von 76 m, eine Breite von $10\frac{1}{2}$ m und eine Tiefe von etwa 4 m. Er hat eine Lade-fähigkeit von etwa 1500 Tons. Das Schiff erhält drei Kessel, die dreicylindrige Maschine indicirt 1000 Pferdestärken.

Probefahrt. Der auf der Werft von Furness, Withy & Co. in W.-Hartlepool für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute neue Dampfer »Marburg« hielt am 18. d. M. seine Probefahrt ab, die ein in jeder Hinsicht zufriedenstellendes Resultat ergab. Die Dimensionen der »Marburg« sind: 413' × 52' × 32'; Raumgehalt 5000 Reg.-T.; Tragfähigkeit 7850 T.

Vermischtes.

Vorsichtsaassregeln beim Calciumcarbid. In Folge einer im März d. J. stattgefundenen Besprechung mit verschiedenen Interessenten am Calciumcarbid-Acetylen-Geschäft über die in Bezug auf den Seetransport von Calciumcarbid erlassenen und etwa zu erlassenden Unfallverhütungsvorschriften, hat der Vorstand der Seerberufsgenossenschaft beschlossen, an Stelle der im Januar d. J. mittels Circulars empfohlenen Vorschriften folgende treten zu lassen und solche für eine Revision unserer Unfallverhütungsvorschriften ins Auge zu fassen:

„Calciumcarbid muss in verbleiten oder verzinnnten eisernen Gefässen von mindestens 0,6 mm Wandstärke verpackt sein, welche hermetisch verschlossen, in starken Holzumschliessungen fest verpackt sind und nicht über 135 kg. brutto wiegen. Unter Deck darf Calciumcarbid nur dann verladen werden, wenn es nicht durch darüber liegende Ladung ungebührlich belastet wird.“

Zur Schulschiffsfrage. Der N.-O. Ztg. wird aus Flensburg geschrieben: Von der Stationirung eines Schiffsjungen-Schulschiffs im hiesigen Hafen, wofür seitens der Stadt 4000 Mk. und von den Rhedereien 8000 Mk. dem betr. Comité zur Verfügung gestellt waren, ist wieder Abstand genommen worden, da die jungen Leute, welche in der Schiffsahrt sich auszubilden geneigt seien, nicht, wie ursprünglich geplant, während eines Zeitraums von drei Jahren, sondern nur ein Jahr auf einem solchen Schiffsjungen-Schulschiff untergebracht werden sollen. Das Schulschiff soll deshalb keinen festen Standort haben, sondern im Sommer in der Ostsee, im Winter im Mittelmeer kreuzen. Als Heimathshafen für das Schulschiff ist Elsfleth in Aussicht genommen, und zwar mit Rücksicht darauf, dass der Grossherzog von Oldenburg der Protector dieser Bestrebungen sei.

Lootsengebühren-Ermässigung. Die Lootsengebühren vom Hafen von Rouen bis Villequier sind seit dem 1. Januar d. J. für einen Zeitraum von 5 Jahren um 10% ermässigt worden. Es wird beabsichtigt, mit der Herabsetzung der Gebühren in der Weise fortzufahren, dass diese im Jahre 1910 einer Ermässigung von 30% gleichkommt. Die Gebühren für die Strecke Villequier bis Havre sind unverändert. (Nach einem Berichte des Kaiserl. Viceconsulats in Rouen, mitgetheilt in den „Nachrichten für Handel und Industrie.“)

Das Feuerschiff Borkum-Riff. Der Betrieb einer drahtlosen Verbindung zwischen der Insel Borkum und dem Feuerschiff Borkum-Riff ist am 15. Mai eröffnet worden. Meldungen durch das Feuerschiff nach der Insel Borkum werden bis auf weiteres nur in der Zeit von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends weitergegeben. Passirende Schiffe, die gemeldet zu werden wünschen, müssen bei Tage im Vortopp das Signal QP oder QR aufhissen und bei Nacht, ehe die Nachtsignale abgebrannt werden, einen langen Ton mit der Dampfpeife geben. Das Feuerschiff wird bei Tage, wenn das Signal des passirenden

Schiffes verstanden ist, den Antwortwimpel des internationalen Signaltuches hissen und bei Nacht ein Flackerlicht zeigen.

Prüfungswesen. Donnerstag den 21. Juni d. J. Morgens 8 Uhr beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung für Seesteuerleute und für Schiffer auf grosser Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum 20. Juni der Navigationsschul-Director, Herr Jungelaus in Geestemünde entgegen.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Satori & Berger passirten vom 1.—16. Mai 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 694 Schiffe, dar. 327 Dampfer (incl. Schlepper) und 367 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 510 deutsche, 102 skandinavische (schwedische, norwegische und danische), 45 holländische, 25 englische, 9 russische, 1 amerikanisches, 1 französisches und 1 belgisches Schiff.

Nordischer Schifferheder-Verein. Dieser vor mehreren Jahren von Rhedern in den drei nordischen Ländern ins Leben gerufene Verein, der seinen Sitz in Christiania hat, erfreut sich in der letzten Zeit immer regeren Interesses und die Zahl seiner Mitglieder ist so gewachsen, dass der Verein jetzt eine Gesamt-Tonnage von 1 010 000 Tons repräsentirt. Es liegt auf der Hand, dass die Bedeutung eines solchen Unternehmens mit der Zahl seiner Mitglieder zunimmt, und wie sehr der Nordische Schifferheder-Verein auch im Auslande an Ansehen gewonnen hat, dürfte schon daraus hervorgehen, dass überall, wo internationale Schiffsahrtsfragen ventilirt werden, man den Ansichten des Vereins Gehör schenkt. In Hamburg ist der Verein vertreten durch die Firma August Bolten, Wm. Miller's Nachfl.

Koreanische Schiffsahrtsverhältnisse. In den 8 koreanischen Vertragshäfen wurden während des Jahres 1899 zusammen 4 Dampfschiffe mit 9463 Cubikmeter Netto-Raumgehalt (gegen 27 Schiffe mit 66 643 Cubikmeter Netto-Raumgehalt im Vorjahre) ein- und auselart; der Verkehr beschränkte sich auf die Häfen von Chemulpo und Wonsan. Der Dampfer »Chow Chow fu«, der einzige, der die deutsche Kauffahrteiflagge in Chemulpo repräsentirte, fuhr in Monatscharter (4000 bis 4300 \$ per Monat). Die deutsche Flagge ist in Korea fast gänzlich aus dem Schiffsverkehr verschwunden; ein vormaliger deutscher Dampfer fährt jetzt unter koreanischer Flagge und hat einen Hauptantheil am Küstenfrachtgeschäft, namentlich an der Ostküste. Im Verkehr zwischen Korea und Japan ist allerdings selbst durch Einrichtung regelmässiger Fahrten deutscher Schiffe bei der starken Concurrenz der von der japanischen Regierung subventionirten Linien der Nippon Yusen Kaisha und der Osaka Shosen Kaisha ein Erfolg nicht mehr zu erwarten; dagegen ist es noch nicht zu spät, den stets wachsenden Fracht- und Passagierverkehr mit China der deutschen Flagge zu sichern. Den Hauptfrachtverkehr mit China besorgten im vorigen Jahr ein Dampfer der Nippon Yusen Kaisha, der eine Reise monatlich Hongkong—Shanghai—Chefoo—Chemulpo—Nagasaki—Wladiwostok machte, und zwei ziemlich regelmässig zwischen Shanghai—Chemulpo—Chefoo—Nagasaki und Wladiwostok fahrende Dampfer der russischen Firma M. G. Scheweloff & Co., die von der russischen Regierung unterstützt wurde. Dieser Regierungszuschuss ist jetzt auf die Dampfer der Chinese Eastern Railway Compagnie übergegangen, die seit einigen Monaten einen Dampfer sehr unregelmässig zwischen Shanghai—Chefoo—Port Arthur und Chemulpo und einen andern zwischen Port Arthur—Chefoo—Chemulpo—Nagasaki und Wladiwostok

laufen lässt, aber in diesem Theile ihres Unternehmens wenig gut geleitet wird. Die japanische Gesellschaft berücksichtigt den China-Koreaverkehr schon aus dem Grunde wenig, weil die chinesischen Kaufleute trotz allen Mangels an Facilitäten den Japanern sehr scharfe Concurrenz zu machen im Stande sind. Es würde sich empfehlen, etwa im Anschluss an die deutsche Linie Shanghai, Tsingtau, Chefoo (Tientsin) nach Chemulpo anzulaufen, was möglichst ein Mal alle vierzehn Tage geschehen müsste.

(Nach einem Berichte des Kais. Consuls in Söul.)

Schiffsverkehr durch den Suez-Canal im Jahre 1899.

Die nachfolgende Tabelle zeigt nach der Zusammenstellung der Suez-Canal-Compagnie Zahl und Tonnengehalt der Schiffe, welche in den beiden letzten Jahren durch den Canal fuhren:

Nationalität der Schiffe	Zahl der Schiffe	1898	1899
		Raumgehalt R.-T.	Zahl der Schiffe Raumgehalt R.-T.
Deutschland.....	356	1 353 161	357 1 492 637
Vereinigte Staaten von Amerika....	4	3 161	26 101 245
Grossbritannien....	2 295	8 691 092	2 310 9 046 031
Oesterreich-Ungarn	85	300 251	101 371 364
Belgien.....	—	—	5 16 758
China.....	4	6 180	—
Dänemark.....	8	30 228	21 76 103
Aegypten.....	10	15 705	2 2 891
Spanien.....	49	232 358	39 164 202
Frankreich.....	221	891 641	226 940 124
Griechenland.....	2	1 941	4 11 225
Italien.....	74	208 418	69 200 624
Japan.....	46	261 601	65 321 127
Niederlande.....	193	526 478	206 583 010
Norwegen.....	47	109 708	59 165 758
Türkei.....	54	83 540	26 52 384
Portugal.....	3	605	3 2 260
Russland.....	48	243 381	55 266 444
Schweden.....	2	1 020	2 1 020

Zusammen einschl.

anderer..... 3 503 12 962 622 3 607 13 815 982

Die Fahrt durch den Canal wurde 1899 durchschnittlich in 18 Stunden 38 Minuten zurückgelegt gegen 18 Stunden 2 Minuten im Jahre 1898.

Die Gesamtzahl der Reisenden, welche 1899 den Canal durchfuhren, betrug 221 348, worunter 108 552 Militärpersonen. (The Board of Trade Journal.)

Der Hafen von Boston wurde im Jahre 1899 von 1968 Schiffen von 2 373 446 R.-T. angelaufen. Deutschland war an dem Schiffsverkehr Bostons mit 22 Schiffen von 70 054 R.-T., die Vereinigten Staaten von Amerika mit 236 Schiffen von 331 870 R.-T., Grossbritannien mit 1594 Schiffen von 1 902 185 R.-T., Frankreich mit 6 Schiffen von 2184 R.-T. und Norwegen mit 76 Schiffen von 107 707 R.-T. theilhaftig.

Wie der gesammte Schiffsbau hat auch die **Niederländische Scheepsbouw-Maatschappij**, Rotterdam, 1899 ein gutes Jahr gehabt, sodass sie 7% Dividende vertheilen kann. Abgeliefert wurden ein stählernes Schwimmdock, ferner drei Dampfer für holländische Rhedereien. Im Bau verblieben Ende 1899 fünf Dampfer, ebenfalls für Holland. Im Laufe des Jahres vermehrte sich das Arbeiterpersonal von 604 auf 714 Mann.

Rhedereidividenden für 1899. Die Directoren der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, London, schlagen eine Dividende von 5 pCt. p. a. auf die Vorzugsaction und eine Interims-Dividende von 7 pCt. p. a. auf die gewöhnlichen Actien vor.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Die am 17. Mai abgehaltene gut besuchte Mitglieder-Versammlung fand unter Leitung des Herrn Pohlitz statt. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben der Hamburger Bürgerschaft und ein solches vom Ehrenmitgliede Döhring-Papenburg, ferner von Mitgliedern aus Washington, Genua, Berlin, Cuxhaven, Papenburg und hier. Verlesen und verhandelt wurde das erste Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins und zu den einzelnen Punkten desselben Stellung genommen. Zu Punkt 4 »Das Chronometer auf der Deutschen Handelsflotte« wurde beschlossen, dass in einer der nächsten Sitzungen ein Referat über die Nothwendigkeit zur Führung von mehreren Chronometern an Bord der Schiffe gehalten werden soll. An der Hand verschiedener Berichte aus den hiesigen Tageszeitungen gab ein Mitglied eine gedrängte Uebersicht über die Berathungen der 23er Commission des Reichstages zur Seemanns-Ordnung. Befremden erregte es, dass ein Mitglied dieser Commission behauptet hat, der Hamburger Hafen biete an den Sonntagen das Bild tiefster Friedhofsrube. Die Versammlung konnte den Ausführungen dieses Herrn durchaus nicht zustimmen, da bekanntlich auf den hier im Hafen liegenden Schiffen sehr viel an Sonntagen gearbeitet wird. Es erfolgte hierauf eine Besprechung interner Angelegenheiten und wurde die Sitzung, nachdem 4 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, geschlossen.

Briefe deutscher Capitäne.

Sehr geehrter Herr Redacteur!

In der »Hansa« Nr. 16 steht in einem Artikel »Ueber Seestrasßenrecht« Folgendes geschrieben:

»Unter gewöhnlichen Umständen genügen ein Top- und zwei Seitenlichter, um Gefahren aus dem Wege zu gehen. Anders bei niedrig lagerndem Nebel. Die Seitenlichter sind dann erst in gefahrdrohender Nähe, das Toplicht schon längere Zeit sichtbar. In solchen Fällen sind zwei weisse Lichter von unschätzbarem Werth. Mithin, da zwei weisse Toplichter bei sichtigem Wetter zu Missverständnissen keinesfalls Veranlassung geben, bei unsichtigem Wetter aber schneller und sichorer ein Urtheil über die Lage eines in Sicht befindlichen Schiffes zulassen, als ein Licht, so kann man ihre obligatorische Einführung wohl befürworten. Aber wir sind gegen Belehrung nicht verschlossen. Möglicherweise hat einer der Leser auch schon milder gute Erfahrungen mit dem zweiten weissen Licht gemacht. Dann bitte um Mittheilungen.«

Bezugnehmend auf Obiges, lasse ich meine Erfahrungen mit zwei Toplichtern folgen. Auf einer Reise von Middlebrough nach Hamburg bestimmt, setzten wir unseren Kurs auf Borkum-Feuerschiff. In der Nähe desselben angekommen, war es sehr lässig geworden und wir hielten daher scharfen Ausguck nach den Lichtern des Feuerschiffs. Auf einmal gewahrten wir quer ab an Steuerbordseite zwei weisse Lichter und nahmen wir an, es müsse Borkum-Feuerschiff sein, weil häufig bei solchem Wetter das dritte rothe Licht nicht zu sehen ist. Um aber sicher zu sein, befahl ich Backbord-Ruder, um uns von der Richtigkeit zu überzeugen. Plötzlich kam zu den zwei weissen Lichtern noch ein rothes Seitenlicht in Sicht und erkannte ich jetzt, dass es ein Dampfer sei. Nun gaben wir wieder hart Steuerbord-Ruder.

Der andere Dampfer, welcher uns nun auch gesehen hatte, wofür ich ihm noch jetzt dankbar bin, gab einen kurzen Ton mit der Dampfpeife und hart Backbord-Ruder. Dann machte er eine vollständige Drehung, um eine Collision zu vermeiden.

Ein anderes Mal waren wir in der Nähe von Terschelling-Feuerschiff in einer Schneebec; als wir eben an Steuerbord

vorans zwei weisse Lichter in Sicht bekamen, glaubte ich einen entgegenkommenden Dampfer vor mir zu haben. Da die beiden Lichter recht in einander waren, so liess ich Backbord-Ruder geben. Der Befehl war kaum ausgeführt, so sah ich schon ein grünes Seitenlicht und dahinter noch ein grünes. Jetzt erkannte ich, dass es ein Schleppdampfer mit einem Schiffe im Tau war. Mit hart Steuerbord-Ruder gingen wir dann frei. Wäre es weniger sichtig gewesen, so hätte es eine Collision zur Folge gehabt, weil ich irrtümlich den Schlepper für einen Dampfer mit zwei Toplichtern gehalten hatte.

P. Schade,

Capt. des D. S. »Uranus«.

Antwerpen, im Mai 1900.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

An die Redaction der »Hansa«!

Auf den in No. 20 der »Hansa« veröffentlichten halb-jährigen Bericht des Vereins Deutscher Seesteuerleute (jetzigen Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg) beabsichtigt der Unterzeichnete nicht einzugehen, weil die dort ohne jede Veranlassung gegen den Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg gemachten Ausfälle anscheinend lediglich zu dem Zweck geschehen sind, um für den Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine und dessen Vorsitzenden Propaganda zu machen. Die zwischen beiden Vereinen bestehende Entfremdung, auf die der Bericht u. A. hinweist, ist in der Hauptsache auf die Taktik und das Benehmen zurückzuführen, welche der Vorsitzende des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg bei verschiedenen Anlässen beobachtet hat. Mit dieser wohlüberlegten, auf Thatsachen gestützten Erklärung ist für den Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg die in Rede stehende Angelegenheit erledigt.

Der Vorstand

des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 11. Mai 1900.

Seit unserem letzten Bericht haben die Frachten keine Aenderung erfahren, jedoch hat die Nachfrage nach Getreideräume etwas zugenommen, auch ist ihr zum Theil durch Rückvercharterung von Booten zu höheren Raten entsprochen

worden. Weiterhin herrscht ein gewisser Bedarf nach Verschiffung im Monat Mai vor (Juni ist verhältnissmässig vernachlässigt) und es ist im Zusammenhang hiermit ein Ratenaufschwung für Mai-Boote nicht undenkbar, als an solcher Räume kein Ueberfluss herrscht. Zeitcharter sind in der Hauptsache nur für kurze Perioden abgeschlossen, Theilfrachten stehen zu Raten, wie sie die Rheder fordern, ausser Frage. Timber-Frachten im Golf behaupten sich gut. Es sind einige Abschlüsse für Dielen von den britischen Provinzen zu Stande gekommen zu Raten von 50—52 s 6d nach Häfen der Westküste Englands. Dampfer für verschiedene Zwecke sind fortgesetzt in guter Nachfrage, auch besteht ein frischer Bedarf nach Kohlenräumen, besonders nach dem Mittel-ländischen Meer, und zwar zu Raten, welche wenig von den von Rhedern beanspruchten variiren, wesshalb es leicht zu grösseren Geschäftsabschlüssen kommen kann. — Das Geschäft in Segelschiffsräume war ausserordentlich träge, und wenige Charter wurden bewirkt. Frachten nach dem fernen Osten sind anscheinend sehr matt, die Rheder beabsichtigen nicht, die Verschifferangebote zu acceptiren, sondern halten ihre Räume zurück. Aus anderen Richtungen ist nichts Neues zu melden, immerhin soll noch erwähnt werden, dass einige Nachfrage nach Lumber-Räume vom Golf besteht, für welche \$ 14 bezahlt werden mag.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d	20/	15/	12 6
London,	4d	22 6	17/6	15/
Glasgow,	3 3/4 d	22/6	13/9	15/
Bristol	4 3/4 d	22 6	15/	15/
Hull	4 1/2 d	22 6	17/6	15/
Leith	5 1/4 d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5d	25/	17/6	15/
Hamburg	65 s	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12c
Amsterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	3/9	22 6	20/	20/
Bordeaux	3/6	35 cts.	25c.	\$ 8
Antwerpen	4 d	21 3	15/	15/
Bremen	60 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	2/6	22/6	15/	20/25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 27 c. — Hamburg 33 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 5—32 d. — Bremen 30 c. — Marseille 30 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
				U. K.		
Getreide p. Dpfr.	3/6	3/6	3/	3 1/2	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2 1/2	3 1/2	.....	28 c.	.....
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24 1/2	25c.	23c.	17c.	26 1/2 c.	.....

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekkräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdange«, »Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

cto.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 22.

Hamburg, den 2. Juni.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts. — Anwuchs von Schiffen. — Moderne Frachtdampfer. Cabel-Gesellschaften. — Schiffbau. — Internationaler Congress für die Handelsschifffahrt. — Vermischtes. — Frachtenbericht. — Patent-Liste.

Auf dem Ausguck.

Die diesjährige am 26. Mai in Mannheim abgehaltene **Generalversammlung der Seeberufsgenossenschaft** hat im bejahenden Sinne zu einem Antrag ihres Vorstandes Stellung genommen, der zugleich die Antwort auf eine sowohl in Seemannskreisen als im Reichstage wiederholt gestellte Forderung ist: »Die Seeberufsgenossenschaft übernimmt die Aufsicht über den Tiefgang der Seeschiffe.« Eho dieser Antrag zur einstimmigen Annahme gelangte, fand zwischen den Mitgliedern ein Meinungsaustrausch statt, der wahrscheinlich bedeutend reger und lebhafter geworden wäre, hätten die einleitenden Worte des Vorsitzenden, Herrn E. Ferd. Laeisz, nicht schon im Voraus so ziemlich alle Bedenken und Zweifel geklärt, welche bei einer so ausserordentlich wichtigen Angelegenheit selbstverständlich auftauchen müssen. Da es uns Platzmangels halber in dieser Nummer nicht mehr möglich ist, die Rede des Vorsitzenden in extenso hier wiederzugeben, beschränken wir uns auf den Abdruck des ganzen mit Bezug auf den Tiefgang der Schiffe angenommenen und von Herrn Generaldirector Wigand-

Bremen gestellten Antrages. Aus dem Wortlaut geht hervor, in welcher Weise die Seeberufsgenossenschaft die Controlle über den Tiefgang der Schiffe durchzuführen beabsichtigt. Der Antrag lautet:

»Die See-Berufsgenossenschaft übernimmt die Aufsicht über den Tiefgang der Seeschiffe. Zur Durchführung dieser Aufsicht hat jeder Rheder zu veranlassen, dass auf jeder Reise ausserhalb der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt der Tiefgang eines jeden Schiffes (Fischerei-, Bergungs- und Lustfahrzeuge, sowie Schleppdampfer ausgenommen) beim Ausgang aus demjenigen Hafen, in welchem es voraussichtlich den grössten Tiefgang auf der betreffenden Reise erreicht, ermittelt, am Vorder- und Hinterstegen des Schiffes und im Journal vermerkt und ohne Verzug dem Rheder und von diesem der See-Berufsgenossenschaft angezeigt werde, unter Hinzufügung etwaiger für die Beurtheilung des Tiefgangs zweckdienlicher Bemerkungen über Art und Beschaffenheit der Ladungen und deren Stauung. Diese Anzeige hat der Rheder dem für den Heimathshafen seines Fahrzeuges zuständigen Sectionsvorstande zu übermitteln und lässt dieser das Fahrzeug durch seine sachverständigen Berather prüfen. Soweit sich bei dieser Nachprüfung Bedenken hinsichtlich des Tiefgangs ergaben und dieselben durch die von dem Vorstande der See-Berufsgenossenschaft vorzunehmenden Ermittlungen nicht in befriedigender Weise aufgeklärt werden, hat der Vorstand geeignete Maassnahmen zur Abhülfe zu ergreifen.«

Wenn die Seeberufsgenossenschaft die Tiefladungsangelegenheit nicht in dem Sinne zu regeln gedenkt,

wie man es in Seemannskreisen vielfach erwartet hatte, nämlich durch Copirung des englischen Systems, oder durch Einführung einer für jedes Schiff zu berechnenden Ladelinie, so sind dafür mancherlei Gründe maassgebend gewesen. Einmal hat sich die Tiefladelinie, wie sie in England eingeführt ist, nicht in dem Maasse bewährt, um sie für Deutschland adoptiren zu können. Das Schablonenmässige hat manche Nachtheile. Was für ein Schiff passt, passt nicht für alle. Beispielsweise wirkt bei zwei nach Messbriefen gleichgrossen Schiffen dieselbe Tieflademarken gänzlich verschieden. Das eine Schiff ist damit überladen, das andere liegt noch ziemlich flott. Diesen Nachtheil haben nicht allein englische Rheder erkannt. Auch die Londoner Shipmaster's Society hat z. Z. — vor etwa zwei Jahren — nach dieser Richtung hin Erhebungen zwecks Abstellung des Uebelstandes angestellt, allerdings erfolglos. Die zweite Annahme, es möge für jedes einzelne Schiff eine dafür bestimmte Tiefladelinie berechnet werden, ist insofern nur sehr schwer durchführbar, als eine Nachberechnung aller in deutschen Häfen beheimatheten Schiffe mehrere Jahre in Anspruch nehmen würde. Als Beweis mag nach den Ausführungen von Herrn Laeisz gelten, dass die Hamburg Amerika-Linie, der ein technisch gebildeter, gutgeleiteter Stab zur Verfügung steht, einer Zeit von zehn Monaten bedurfte, um für jedes Schiff der Gesellschaft die Ladelinie zu berechnen. Demnach würden sich dem im Reichstage bei Berathung des Unfallversicherungsgesetzes gestellten Antrage, eine Tiefladelinie gesetzlich einzuführen, schon deshalb unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellen, weil dem Gesetz nicht — wenigstens nicht in den ersten Jahren — hätte entsprochen werden können. Angesichts des Gesagten, kann man sich mit dem gefundenen Ausweg wohl einverstanden erklären und der Seeberufsgenossenschaft wünschen, dass es ihr auch in der gedachten im Antrag niedergelegten Weise gelingen möge, die Kaiserliche Socialpolitik auf dem Meere weiter durchzuführen.

„Die Seemannsordnung fällt für diese Session unter den Tisch“, berichtet eine Zeitung und der ganze Colleginnen-Chorus wiederholt die Meldung; also muss es wohl wahr sein. Was Skeptiker unter den Seeleuten schon vor mehreren Wochen prophezeiten, als der Reichstag vergeblich eine Erklärung für den Begriff »nicht unsittlich sein und doch das Schamgefühl verletzen« suchte, ist eingetreten. Das Verhältniss des Schiffers zur Mannschaft auf deutschen Kauffahrteischiffen wird weiterhin durch ein Gesetz geregelt werden, von dem selbst Vertreter der Reichsregierung sagen, dass es überlebt und veraltet ist. Und wie die Seeleute über unsere

alte Seemannsordnung denken, Das haben die Abänderungsvorschläge gezeigt, welche zum Entwurf des neuen Gesetzes von allen Betheiligten der Seeschifffahrt, von Schiffen sowohl wie von Matrosen, an maassgebender Stelle eingereicht sind. Alle in Zusammenhang mit dem Gesetz ausgesprochenen Wünsche werden wie so viele unserer an der Wasserkante laut gewordenen Ansichten, zurückgesetzt. Nicht weil man in Berlin unsere in verschiedener Form geäusserte Meinung unberücksichtigt lässt, sondern weil dem Reichstag die Zeit knapp geworden ist. Die nur in Deutschland mögliche lex Heinze und das wiederum nur in Deutschland denkbare Fleischbeschaugesetz, bezw. die von der Commission zu letzterem vorgeschlagenen für die Reichsregierung unannehmbaren Anträge haben, um schliesslich in ganz anderer als anfänglich beabsichtigter Form angenommen zu werden, die kostbare Zeit in Anspruch genommen. Und dabei stehen wir im Zeichen des Verkehrs?! War die früher weithin verbreitete Annahme, die Seeleute seien Stiefkinder des Reiches, durch das huldvolle Interesse, welches unser Kaiser bei wiederholten Anlässen für den Seemannsstand documentirt hatte, geschwunden, angesichts der eingangs erwähnten Mittheilung, »die Seemannsordnung fällt unter den Tisch«, werden die alten Zweifel wieder laut. Und nicht mit Unrecht. —

Wie in No. 20 erwähnt wurde, vertagte das Bremerhavener Seeamt, in Sachen der **Schoonerbrigg „Friedrich“**, die Sache noch einmal, um die Cuxhavener Besichtiger des Schiffes zu einer Vornehmung zu laden, weil zwischen ihrem Gutachten und den vor dem Seeamt gemachten Zeugenaussagen unvereinbare Widersprüche lagen. Am 26. Mai hat denn die Schlusssitzung stattgefunden und zu folgendem Spruch des Seeamts geführt:

„Am 19. März 1900 ist die deutsche Schoonerbrigg „Friedrich“ auf der Reise von Bremerhaven nach Westwennyss leckgesprungen und hat an den folgenden Tagen so viel Wasser gemacht, dass der Schiffer Eden, um die Mannschaft zu retten, auf Land zuhielt und das Schiff am 22. März vier Seemeilen nördlich von Blyth auf Strand setzte, wo dasselbe am folgenden Morgen total wrack wurde und aufbrach. Das Aufstrandsetzen des Schiffes war gerechtfertigt, da das Leckspringen auf mangelhafte Beschaffenheit des Schiffes zurückzuführen war. Den Experten des Bureau Veritas trifft der schwere Vorwurf, dass er ohne genügende Untersuchung des Schiffes seiner Administration die Ertheilung der Classe 5/6 G. 2, 1, vorschlug, ohne dabei ausdrücklich zu betonen, dass er das 35 Jahre alte Schiff nicht selbst im Dock gesehen habe.“

Diese schwere Kritik ist in der Hauptsache auf die Aussagen des Cuxhavener Schiffsbesichtigers, Herrn Brüning zurückzuführen, der mit den übrigen Besichtigern das mit einer Holzladung leck an-

gekommene Schiff einer eingehenden Inspection unterzogen hatte. Es wurde festgestellt, dass von den hölzernen Horizontalknieen an der Steuerbordseite 9 gebrochen und 2 verrottet, an der Backbordseite drei gebrochen und drei verrottet waren. Von den Decksbalken war einer gebrochen. Aussenbords fand sich das Bergholz veraltet. An der Backbordseite hätten 32' und an der Steuerbordseite 63' von den gewichenen und vermorschten Leibhölzern erneuert werden müssen. Dass der Reichscommissar angesichts dieser Beweisgründe seinen früher gestellten Antrag, nämlich »das Bureau Veritas von der Classificirung deutscher Schiffe auszuschliessen«, aufrecht erhielt, ist nicht zu verwundern. In Zusammenhang mit dem obenstehenden Fall geht uns von geschätzter Seite auf unsere in No. 20 gestellte Frage: »Kann das Bureau Veritas bezw. sein Vertreter, gegen den Entscheid (es war bekanntlich angenommen, das Seeamt werde den Ausführungen und dem Antrage des Reichscommissars zustimmen) Berufung mit Aussicht auf Erfolg beim Oberseeamt einlegen?« eine Antwort dahin lautend zu, »dass das Bureau Veritas nur dann gegen ein solchermaassen lautendes Urtheil Verwahrung einlegen könne, wenn das Bureau glaubt, denjenigen Paragraphen des Gesetzes auf sich beziehen zu können, welcher von einer Wahrung berechtigter Interessen spricht. Natürlich ist zur Entscheidung über die Stichhaltigkeit der Beschwerde nicht das Kaiserliche Oberseeamt die zuständige Behörde.«

Die »Norges Sjøfartstidende« schildert am 19. Mai den Verlauf eines Processus zwischen der Rhederei des norwegischen in Christiania beheimatheten Dampfers „Olaf“ wider die **Norddeutsche Versicherungsgesellschaft**. Der Leser wird bei der Klarlegung über die Bemannung und Ausrüstung des Dampfers ebenso erstaunt sein, wie über das Urtheil der beiden richterlichen Instanzen, denen die Beurtheilung des Falles oblag. Der Sachverhalt ist kurz folgender:

Der Dampfer »Olaf« gerieth bei klarem, mondhellem Wetter auf Grund und kam später mit Hilfe von Bergungsdampfern wieder flott. Von den vier Personen, die sich Eigenthümer des Schiffes nannten, waren drei z. Z. des Unfalles an Bord beschäftigt. Der eine, seines Zeichens ein Buchdrucker, als Schiffsführer, der Andere ein Heizer, als Leiter der Maschine, der Dritte versah nach dem norwegischen Blatte die Dienste eines »Decksmand«. Dann war noch ein Lootse an Bord, der das Schiff, als es fest kam, führte und nicht nach dem Compass, sondern nach Peilung von Landmarken steuerte, sich hierbei aber versah und in ein vorkohrtes Fahrwasser gerieth. Die Compasslampe brannte

nicht, weil sie nach Annahme des Lootsen in brennendem Zustande statt Nutzen, Störung verursacht hätte.

Dampfer »Olaf« war bei der Norddeutschen Versicherungsgesellschaft versichert, die Haftbarkeit war durch Dispache auf 5550,28 Kronen festgestellt. Hiervon bezahlte die Gesellschaft anstandlos die Bergungskosten im Betrage von 2100 Kronen, nicht aber den Rest (3450,28 Kr.) mit der Begründung, dass der Versicherungscontract nach dem Schiffahrtsgesetz §§. 241, 242 für die Versicherer insofern unverbindlich sei, als die Versicherten nicht Alles angegeben haben, was für das Risiko der Versicherer von Bedeutung war. Nämlich: Mangel an Seekarten und Anker, sowie Unfähigkeit des Schiffers und des Maschinisten. Ferner wird gerügt, dass die Compasslampen nicht gebrannt haben und der Ausguck unbesetzt war.

Die erste Instanz, das Seegericht, hielt aus folgenden Gründen die gemachten Einwände nicht für stichhaltig genug, die Versicherer von ihrer Ersatzpflicht zu befreien. Der Lootse, bekannt als einer der Tüchtigsten in seinem Fache, hatte in seiner Eigenschaft als Commandirender Nichts am Maschinisten auszusetzen. (?) Ungenügende Bemannung und Ausrüstung hat nicht bestanden. Durch das Fehlen eines Ausgucksmannes ist der Unfall nicht herbeigeführt. Das Steuern nach Landmarken ist allgemein gebräuchlich und keine Nachlässigkeit. — Auf Grund dieser Erkenntniss wurde die Versicherungsgesellschaft zum Zahlen der ganzen Summe nebst 4 % Zinsen vom 12. Juni 1897 verurtheilt. Das höhere Gericht, das sog. »Hoiesteret«, hat am 18. Mai d. J. das Urtheil der Vorinstanz bestätigt. Processkosten wurden von beiden Gerichten aufgehoben. —

Diese wahrhaft idyllischen Zustände könnten, handelte es sich nicht um die Sicherheit von Menschenleben, deutsche Rheder, Schiffer und Maschinisten neidisch gegen ihre nordischen Collegen stimmen. Die Auffassung der beiden richterlichen Instanzen ist entweder naiv und einfältig oder — »patriotisch« zu nennen. Auch nicht ein einziger der angeführten Gründe, welche den Urtheilsspruch bekräftigen sollen, ist stichhaltig. Seeämter nach deutschem Muster scheint es im Lande der »reinen Flagge« nicht zu geben, anderenfalls hätte man doch von einem an den Buchdrucker und Heizer gerichteten Verbot hören müssen, in Zukunft Menschenleben nicht mehr in Gefahr zu bringen. Auch wäre wahrscheinlich das dem Lootsen von den Gerichten gespendete Lob in eine scharfe und gerechtfertigte Rüge geändert worden. Von einer Kritik über die Bemannung, Ausrüstung und den Ausguck ganz zu schweigen. Hat für deutsche Seelcute der Entscheid norwegischer Gerichte, soweit es sich um einheimische Küstenfahrzeuge handelt, auch weniger

Interesse, so haben wir dem Fall »Olaf« insofern grössere Aufmerksamkeit geschenkt, als die infolge jener eigenthümlichen Rechtsprechung geschädigte Beklagte, eine deutsche Firma ist.

Der »West Australian Herald« berichtet über eine am 22. März in Bunbury (Südwestküste von Australien) gefällte Gerichtsentscheidung, die insofern auch für uns von Interesse ist, weil zu beurtheilen war, ob Herman Görne, **Führer der Bark „Emilie Lassen“** (?) als er den **Matrosen Peter Hjelm** im Hafen von Bunbury durch einen Revolverschuss **tötete**, entweder einen Mord beging, oder unbeabsichtigten Todtschlag verübte, oder aber in der Nothwehr handelte, also einen entschuldbaren Todtschlag (excusable homicide) beging. Der Gerichtshof entschloss sich nach einem längeren Plaidoyer des Klägers der Krone für die letzte Annahme und sprach Capitän Goerne frei. Aus dem Sachverhalt theilen wir kurz mit: Mehrere Matrosen der Bark, darunter Peter Hjelm, hatten vom Capitän Abends zehn Uhr in einem Hotel Geld gefordert; sie erhielten einige Schilling sofort und ausserdem das Versprechen am nächsten Sonnabend mehr zu bekommen. Der Capitän ging gleich darauf an Bord und legte sich, da schwüle Luft herrschte, an Deck nieder, wo er einschlief. Lautes Geräusch längsseit des Schiffes machte ihn später wieder wach. Er hörte von seinen im betrunkenem Zustande an Bord kommenden Matrosen schwere gegen ihn gerichtete Drohungen ausstossen. Da nicht zu beurtheilen war, ob die Leute in ihrem unzurechnungsfähigen Zustande beabsichtigten, ihre Worte in die That umzusetzen, sprang der Schiffer schnell auf, bewaffnete sich mit einer Handspeiche und verbat den Leuten, am Ausgang zur Gangway stehend, den Zutritt zum Schiff. Diesem Befehl wurde nicht Folge geleistet. Vielmehr griff der Matrose M'Carthy den Schiffer persönlich an, während Peter Hjelm vorne über die Reeling stieg. (Das Schiff lag am Pier.) Capitän Goerne zog sich hierauf aufs Achterdeck zurück, vom Hjelm verfolgt, der ihm durch Werfen einer Handspeiche an beiden Boinen Wunden beibrachte. Der Verletzte wollte sich nun auf Hjelm stürzen, er wurde jedoch von zweien seiner Matrosen durch Anwendung von Gewaltmaassregeln an der Ausführung dieses Planes gehindert; deshalb zog er vor, sich in die Cajüte zurückzuziehen. Kurze Zeit darauf erschienen die Betrunkenen wieder, an ihrer Spitze Peter Hjelm, der dem Schiffer auf dessen Aufforderung wegzugehen oder er werde schiessen antwortete: »Come up here and you'll be killed«. Dieser Drohruf, welcher durch Herabschleudern einer Handspeiche in die Cajüte begleitet wurde, veranlasste den hart bedrängten Schiffer einen Schreckschuss abzugeben.

Dem einen Schuss folgten weitere drei, die alle, ohne auf ein Ziel gerichtet zu sein, schnell hinter einander abgefeuert wurden. Nach dem vierten Schuss erscholl der Ruf »Peter is shoot«. Capt. Goerne hielt diese Bemerkung für eine ihm gestellte Falle. Er blieb deshalb unten in der Cajüte, veranlasste aber doch den Bootsmann an Deck zu gehen und nachzusehen. Nun stellte sich heraus, dass thatsächlich Peter Hjelm vor der Luke lag und blutete. Polizei und Arzt wurden sofort benachrichtigt, den Verwundeten trug der Schiffer in seine Cabine. — Hieran knüpfend möchten wir nur die Frage stellen: »Wo hielten sich die Steuerleute während des ganzen Tumultes auf? Weshalb kam der Bootsmann erst nach erfolgter Aufforderung zum Vorschein?« Wir sind überzeugt, das kostbare Menschenleben wäre geschont geblieben, wenn die Schiffsofficiere sofort ihrem Führer zur Seite sprangen. Der Aufruhr hätte sich dann im Keime ersticken lassen.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

10. Vertheilung der Beweislast bei Schiffscollisionen.

Der Dampfer »Spezia« sollte durch zwei Schlepper, von denen der eine vorn, der andere hinten mit ihm verbunden war, aus dem Sandthorhafen durch das Ostergatt nach dem O'Swald-Quai verholt werden. Unweit der Ausmündung des Sandthorhafens lag an einem der gewöhnlichen Liegeplätze im Schiffbauhafen der Dampfer »San Nicolas«, elbabwärts abgebäumt an den Dückdalen gegenüber dem Kaiserhöft, und neben ihm an Steuerbord vier Schuten des Klägers. Die »Spezia«, die selbst keinen Dampf aufgesetzt hatte und ihrem Steuer nicht gehörig gehorchte, rannte beim Abfallen nach Backbord diese Schuten an und beschädigte sie. Es war festgestellt; dass durch die Schuten eine unzulässige Vorengung des Fahrwassers nicht herbeigeführt worden war und dass die »Spezia«, wenn sie sich nur in der Mitte des Sandthorhafens gehalten hätte, in ihrer Fahrt keineswegs behindert worden wäre. Bei dieser Sachlage ist mit Fug und Grund von der »Spezia« ein Entlastungsbeweis gefordert worden. Beim Zusammenstosse zweier Schiffe trifft die Aufgabe, sein Verhalten zu rechtfertigen, das schadenstiftende Schiff in der Regel dann, wenn es gegen eine bestehende Vorschrift verstossen hat. Ob diese Vorschrift eine besondere gesetzliche Ausprägung erfahren hat, ist ohne Erheblichkeit. Der Grundsatz greift Platz, so oft dem Schiffer überhaupt eine Rechtsvorfehlung

zur Last fällt. Es ist aber eine feste Regel des Seestrassen-Rechts, dass das fahrende Schiff dem liegenden Schiffe aus dem Wege gehen muss. Wird dieses dennoch angerannt, obwohl keine speciellen Fahrthindernisse, wie dickes Wetter, entgegenkommende Schiffe u. dgl. mitgewirkt haben, so muss sich das anrennende Schiff entschuldigen. Die Umstände sind solchenfalls der Art gestaltet, dass der Zusammenstoss nach der objectiven Sachlage auf dessen Verschulden zurückweist. Die Nothwendigkeit des Entlastungsbeweises beruht darum weniger auf einer Umkehrung der Beweislast, als auf einer Würdigung der schon gegebenen Beweismomente. Das Verschulden liegt in der ganzen Situation; der Schuldbeweis gilt bis auf Weiteres als erbracht. Um die Ersatzpflichtigkeit zu beseitigen, ist also eine Widerlegung, der Gegenbeweis, erforderlich. Hier war der Gegenbeweis vom Berufungsgerichte ohne rechtlichen Verstoß für nicht geführt erachtet worden.

Urtheil des I. Civ.-Sen. vom 7. April in Sachen Sloman & Co gegen Rademacher. Rep. I. 33/1900.

11. Beiderseitiges Verschulden aus Art. 23 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897.

Der Dampfer »Blankenese« hatte Turner an Bord, die den Hamburger Hafen besehen wollten, und fuhr vom Baakenhöft aus stromab. Der Dampfer »Elisabeth« mit einem Leichter im Schlepptau kam ihm entgegen. Es fand dann ein Zusammenstoss statt, indem die »Blankenese« den Leichter an Backbord anrannte. Die »Blankenese« hatte, als sie der »Elisabeth« ansichtig wurde, zwei kurze Piffe gegeben. Das entsprach an sich nicht der Kaiserlichen Verordnung, vielmehr hätte die »Blankenese«, wenn Collisionsgefahr vorhanden war, nach Steuerbord ausweichen müssen. In Wirklichkeit aber bestand damals noch keine Collisionsgefahr, vielmehr war für beide Dampfer an sich ein Ausbiegen sowohl nach Steuerbord, wie nach Backbord noch sehr wohl möglich. »Blankenese« befand sich also bei Abgabe dieses Signals nicht im Verschulden und es war auch correct, dass der Führer der »Elisabeth« hierauf ebenfalls mit zwei Piffen erwiderte und sein Ruder nach Steuerbord legte. Die »Blankenese« hat aber die angezeigte Fahrtrichtung nicht beibehalten, hat vielmehr demnächst einen kurzen Pfiff gegeben und ist nach Norden herübergangen. Sehr bald darauf hat dann der Zusammenstoss stattgefunden. Die Veranlassung zum Manöver der »Blankenese« ist nicht vollständig aufgeklärt; anscheinend lag sie darin, dass in Folge des Lärms, den die Turner machten, auf der »Blankenese« nur einer der beiden Piffe der »Elisabeth« vernommen wurde. Das zweite Signal der »Blankenese« ist von der »Elisabeth« nicht erwidert worden. Beide Schiffe sind zu

tadeln, weil sie nicht, wie dies im Art. 23 der Kaiserl. Verordnung vorgeschrieben ist, rechtzeitig gestoppt und rückwärts gedreht haben. Insbesondere hätte die »Elisabeth« stoppen müssen, als ersichtlich wurde, dass die »Blankenese« die angezeigte Fahrtrichtung nicht einhielt, und damals hätte dies auch noch mit Erfolg geschehen können. Ob das Verschulden in dieser Hinsicht bei dem einen Schiffe ein grösseres war, als bei dem andern, kommt nicht in Betracht, da das neue Handelsgesetzbuch auf den vorliegenden Unfall, der sich im Juli 1898 ereignet hat, noch nicht anzuwenden war.

Urtheil des I. Civ.-Sen. v. 11. April in Sachen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt gegen die Stade-Altländer Dampfschiff-Gesellschaft. Rep. I. 438/1899.

Anwuchs von Schiffen.

Einige Mittheilungen über die Erfahrungen, nach dem Wochenblatt »de Ingenieur«, im Auslande mit dem Anwuchs von Schiffen dürften nicht ohne Interesse sein.

Der Widerstand durch den Anwuchs der Schiffshaut ist nicht weiter auffällig, wenn man berücksichtigt, dass der Reibungs-Koefficient einer reinen eisernen Schiffshaut 2 Mal so gross ist als der einer gekupferten Haut und der Koefficient einer schmutzigen Haut 4 Mal so gross ist als der einer reinen Haut. Bereits im Jahre 1836 wurden Versuche angestellt, um Anwuchs der eisernen Haut zu verhindern, doch besteht bis jetzt noch kein genügendes Mittel für den Zweck.

Bemerkenswerth sind die Ergebnisse mit den amerikanischen Kreuzern »Boston« und »Atlanta«. Mit reiner Haut wurden für eine Geschwindigkeit von 15,5 Seemeilen 3345 ind. HP., mit angewachsener Haut für 13,5 Seemeilen dagegen 3780 ind. HP. entwickelt. Der amerikanische Kreuzer »Alert«, in chinesischen Gewässern kreuzend, hatte eine dermaassen angewachsene Haut, dass keine grössere Geschwindigkeit als 6 Knoten erreicht werden konnte. Nach dem Docken und nach Entfernung von 13 000 kg Anwuchsprodukten konnte die gewöhnliche Geschwindigkeit von 13 Knoten wieder erhalten werden.

Der »Ranger«, in südamerikanischen Gewässern kreuzend, zeigt folgenden Kohlenverbrauch mit angewachsener und mit reiner Haut für verschiedene Geschwindigkeiten:

Rein.			Angewachsen		
Geschw. Kohlenverbrauch			Geschw. Kohlenverbrauch		
pro Stunde			pro Stunde		
6	Knoten	400 Pfd.	6	Knoten	850 Pfd.
6,6	„	630 „	6,7	„	1200 „
8,1	„	900 „	8,2	„	1980 „
10,2	„	1250 „	10	„	3240 „

Auf der Reise von Paita in Peru nach Callao verbrauchte der »Ranger« statt 25 t mit reiner Haut 80 t mit angewachsener Haut; die Kohlen kosten daselbst $\text{fl. } 85$ pro ton, sodass der Anwuchs allein an Steinkohlen 55 t. $85 = \text{fl. } 4675$ mehr kostete. Im Dock wurden 12 000 kg Anwuchsprodukte von der Haut entfernt, die für das Schiff einen Tiefgang von 2 bis 3 cm mehr im Gefolge gehabt hatten.

Der Anwuchs macht ausserdem Löcher in der Haut, verursacht demnach eine rauhere Oberfläche und damit auch geringere Stärke.

Für hölzerne Schiffe ist der Anwuchs noch schädlicher, indem das Holz angefressen wird. Schon vor 2000 Jahren versuchte man die Holzbaut dagegen durch Bedeckung zu schützen. Kupfer ist das gegebene Mittel dazu, das in 1761 zuerst bei der Fregatte »Alarm« angewendet wurde, während vordem Zink genommen wurde. Ein eisernes Schiff mit einer Holzhaut und Kupferung zu versehen, bereitete viele Schwierigkeiten, weil Eisen, Kupfer und Seewasser ein Element bilden, wodurch das Eisen angefressen wurde. Die neueste Methode besteht darin, dass ein Schiff mit Stahlhaut, das gekupfert werden soll, Stären aus Bronze erhält, während um die Stahlhaut möglichst wasserdicht eine Holzhaut von 9 bis 10 cm Dicke mit »Navalbrap« Bolzen befestigt und diese gekupfert wird. Diese seit 1887 in der englischen Marine eingeführte Construction bewährt sich ausgezeichnet und ist billiger als die frühere Construction mit 2 dünnen hölzernen Bekleidungen.

Die Ansichten über die Zweckmässigkeit einer solchen Construction gehen auseinander. Die Gegner derselben begründen ihre Ansicht damit, dass 1) die Lebensdauer des Fahrzeuges dadurch nicht vergrössert wird; 2) das Gewicht, also die Wasserverdrängung und damit der Widerstand vermehrt wird; 3) der Anwuchs durch häufiges Docken, wozu jetzt überall Gelegenheit ist, entfernt werden kann und 4) das Schiff theurer wird. H.

Moderne Frachtdampfer.

Der Name des Mannes, der zuerst dem gewöhnlichen Frachtdampfer die schimpfliche Bezeichnung »Tramp« (Tramp ist bekanntlich ein Wegelagerer, Vagabund etc.) beilegte, ist der Nachwelt nicht erhalten geblieben. Vor ungefähr fünfzehn Jahren wurde »Tramp« in nautischen Kreisen als allgemeine Bezeichnung von Frachtdampfern angenommen. Ich bin, schreibt John Gillie im Nautical Magazine, keineswegs bereit, den Terminus »Tramp« zu acceptiren und wünschte, wir hätten einen besseren Namen, um den gewöhnlichen Frachtdampfer von einem »Liner« oder »Ocean Greyhound« zu unterscheiden. Das Wort »Tramp« wird desshalb im Nachstehenden nicht im gehässigen Sinne, sondern aus Mangel an einer andern passenden Bezeichnung benutzt werden.

Jeder mit den Verhältnissen der Seeschifffahrt nur einigermaassen Vertraute kennt die ungeheure Aenderung, der die Schiffsrümpfe, die Takelage und die Maschinenanlagen dieser Dampfergattung innerhalb der letzten fünf und zwanzig Jahre unterworfen gewesen sind. Als frachttragende Transportmittel zur See leisten sie in ihrer heutigen Gestalt unerreichte Dienste, auch darf man sie unter die Kategorie »gute Seeschiffe« so lange zählen, als die treibende Kraft, die Maschine, intact bleibt. Stösst jedoch dieser, dem Schaft oder der Schraube der geringste Unfall zu, dann gleichen die Fahrzeuge treibenden Gegenständen, die weder vor noch rückwärts wandern, und nur ein willenloses Spielzeug von Wind und Wellen sind. Im Verhältniss zu dem ungeheuren Schiffsrumpf sind die Masten mit Flaggenstangen zu vergleichen, an denen nur Segel mit geringer Segelfläche befestigt werden können. Selbst wenn man die beiden Masten mit je einem Schräg- und einem Stagsegel beschwerte, es würde auf die Steuerfähigkeit des Schiffes, geschweige denn auf die Fortbewegung keinen besonderen Einfluss ausüben. Nach Eintritt solcher Umstände ist der »Tramp« die Verzweiflung seiner Besatzung, und man kann verstehen, wenn die Leute ihr Schiff einen viereckigen Kasten nennen, der vorne und hinten zugespitzt, mit einer Plattform versehen ist. Die »Tramps« vor einem Vierteljahrhundert hatten diese Nachtheile nicht. Es war keine Seltenheit, dass ein Frachtdampfer damaliger Zeit, allein auf seine Segel angewiesen, fünf- bis sechshundert Seemeilen zurücklegte und ohne Hilfe eines Schleppers einen Hafen erreichte.

Grade in den letzten wenigen Monaten liest man in der Tagespresse so häufig, dass dieser oder jener »Tramp« zusammengebrochen von einem anderen Schiffe angetroffen ist. Diese Berichte an sich gewähren wenig Belehrung, sie sind einander meistens gleich. Verfolgt man aber weiter die Ursache des Unfalls und die von den Befehlenden des manövrirunfähigen Schiffes angewandten Mittel, um das ihnen anvertraute Eigenthum in Sicherheit zu bringen, dann gewinnt man manchen Wink. Deshalb empfehle ich nachstehende Aufzeichnungen, die mir von erfahrenen Schiffsführern und Schiffsofficieren gemacht sind, der Aufmerksamkeit seemännischer Leser. Sie werden Vieles daraus lernen können, denn sie erfahren, was ihre Collegen in Stunden grösser Gefahr in verschiedenen gänzlich von einander unabhängigen Fällen als das richtige Mittel zur Abwehr erkannt und verwandt haben. Erfahrung macht den Meister.

»Raphael«, ein Schraubendampfer von 1177 T., auf einer Reise von Neapel nach Sibili, in Ballast, brach seinen Schraubenschaft. Das Gross- und Grossstagssegel wurden gesetzt; ein Seeanker war klar zum Gebrauch gemacht. Das Schiff trieb nun nach Cap Kabanus zu (die NO.-Spitze der Andros-Insel); darauf wurden die Achtersegel durch das Vorlagssegel ersetzt und eine lange Grossschlepptrasse vom Heck aus zu Wasser gelassen, dann wieder die Achtersegel gesetzt. Dem Schiff wurde es nun möglich Cap Fassa, die NW.-Spitze der Andros-Insel, zu klaren. Da der Wind zwischen Nord und Ost war, gelang es, die Doro-Passage theils treibend, theils segelnd zu durchqueren. Einige Tage später kam »Circassian Prince«, ein Petroleumdampfer, in Sicht. Die ersten Schleppversuche misslangen, die Vertheilungen brachen, die Schiffe kamen in Collision. Der zweite Versuch gelang nach abermaligem Zusammenschrammen (es herrschte z. Z. schwerer Wind); die Schiffe erreichten den Hafen von Piraeus. Der Bergelohn betrug 1750 £.

Ein anderer Fall: »Queen Wilhelmina«, ein neuer 6500 T.-Dampfer, von der Tyne nach Baltimore bestimmt. Nach achtzigem schlechtem Wetter, brach am 17. Januar während eines schweren Sturmes der Schraubenschaft. Der Capitän entschloss sich, umzukehren. Nothmasten mit entsprechenden Segeln wurden aufgetakelt. Während sieben Tagen, in denen kein Schiff gesehen wurde, gelang es den Dampfertrack zu

erreichen. Am 25. Januar näherte sich »Marquette«, ein in Hartlepool beheimateter Dampfer, und erklärte sich zur Hülfe bereit. Die Schleppversuche endeten mit zwei gebrochenen und zwei verlorenen Trossen und einem Signal des Hartlepooler, in dem er sich nach den entmutigenden Erfolgen unfähig erklärt, die »Wilhelmina« zu schleppen. Nach sechs weiteren Tagen übernahm der deutsche Dampfer »Teutonia« das Bergungswerk bis zur Einfahrt in Falmouth, als die Schlepptrasse brach. In der Nähe befindliche Schlepper brachten »Wilhelmina« in Sicherheit. — Im Falle »Raphael« verbinderten die gesetzten Segel ein Auflaufen des Schiffes entweder bei Cap Kabanos oder bei Cap Fassa, im zweiten Falle gelang es durch die an Nothmasten befestigten Segel das südlich getriebene Schiff in die transatlantischen Dampfer Routen zu bringen. In Ermangelung näherer Daten, wissen wir nicht, ob eins der genannten Schiffe versucht hat, viereckige Segel am Fockmast zu befestigen. Sie hatten aber wahrscheinlich derartige Segel nicht an Bord und Raan giebt es auf »Tramps« auch nicht. Gewiss es ist für unsere grossen Frachtdampfer nicht mehr zeitentsprechend, Raan zu fahren, aber sollte es sich nicht doch empfehlen, wenn »Tramps« mit einer Fock- und einer Marsraa ausgerüstet sind, die an Deck liegen und in Stunden der Gefahr benutzt werden können?!

Der nächste Fall unterscheidet sich wesentlich von den beiden ersten. »Harton« war von Sunderland nach Tilt Cove, Neufundland, bestimmt. Unweit der amerikanischen Küste brach stürmisches Wetter aus; der Schraubenschaft brach und trieb das Fahrzeug in südwestlicher Richtung etwa 2 Knoten stündlich. Ein Lothwurf war ergebnisslos. Ein Tag nach dem Schaftbruch kam Offer Wadham-Feuer in Sicht, einige Stunden später die Insel Fogo und zugleich damit schwere Brandung an Steuerbord Seite voraus. Die Situation war so kritisch, dass Rettungsgürtel und Rettungsboote klar gemacht wurden. Nachdem beide Anker geworfen waren und auch die erwarteten Dienste leisteten, war der erste Maschinist mit seinem Stabe Tag und Nacht bemüht, den Bruch nothdürftig zu flicken. Die Anstrengungen wurden belohnt und das Schiff erreichte unter eigenem Dampf den Bestimmungsort.

An die erwähnten Fälle lassen sich unzählige ähnliche anreihen, jedoch ich verzichte auf ihre Wiedergabe und beschränke mich, die auf mannigfache Erfahrungen gestützte Ansicht hervorragender Seemaschinisten zum in Rede stehenden Gegenstand zum Ausdruck zu bringen. In einer jüngst in Cardiff abgehaltenen Versammlung des »Institute of Marine Engineers« unterstand das Thema »Schaftenden und Schrauben« der Discussion. Mr. Wallcker, der Vicepräsident, hielt einen Vortrag über den Fortschritt der Frachtdampfer-Maschinen während der letzten zwanzig Jahre. Er wies besonders auf eine Schattenseite hin, die in unseren modernen Dampfer-Maschinen wegen ihrer Unvollkommenheit störend zu Tage tritt, auf die Schraubenschaft. Es muss hinsichtlich ihrer Construction eine Aenderung angestrebt werden. Dieses ist sein Wunsch, der nachdrücklichste Beachtung verdient. Es kommt nicht selten vor, dass ein Schraubenschaft bricht und kurze Zeit nachdem er erneuert ist, wieder bricht. Niemand fällt es hierbei ein, dem neuen Schaft eine andere Form, eine andere Stärke als dem gebrochenen zu geben. Nein, immer wieder dasselbe Modell und natürlich auch in den meisten Fällen dasselbe Resultat. In der darauffolgenden Debatte bemerkte ein Mitglied, er kenne einen sieben Jahre alten Dampfer, dem vor kurzer Zeit zum fünften Male das Schaftende erneuert sei. Aber alle Neuerungen waren lediglich Duplicate des ersten Originalschatfes und ihre Lebensdauer unterschied sich wenig von einander. Worin, genau genommen, der Grund lag, wesshalb die Schäfte an ihren Enden, also an der Stelle, wo die Schäfte nach so kurzem Gebrauch brachen, lässt sich schwer feststellen, scheinbar aber lag es zum grossen Theile daran, dass die Schraube im Ver-

hältniss zur Stärke des Schaftes zu schwer war. Es giebt genügend Fälle, wo die Schraube $8\frac{1}{2}$ T. wiegt, während der Schaftdurchmesser nur $10\frac{1}{4}$ Zoll beträgt. Das ist ein Missverhältniss. Nach dieser Aeusserung stellte der Redner eine Behauptung auf, die auf grossen Widerspruch stiess. Er behauptete nämlich, nachdem er erklärt hatte, dass die weitaus meisten Schaftbrüche durch die Folge von Rost verursacht werden, der sich unter dem Messingeinsatz, dem Futter, am Schaftende bildet, man sollte den Durchmesser des Schaftes vergrössern und statt des Einsatzes hinreichend Oel oder Vaseline benutzen. Die Durchführung dieses Vorschlages bedeute eine Lösung des ganzen Problems.

Mr. Gillie bekämpft diesen Vorschlag, dessen Verwirklichung er einen Rückschritt nennt. Es ist genug gesagt und geschrieben worden, um zu beweisen, dass die jetzigen Schraubenschaft nicht genügen. Entweder liegt es am verwendeten Herstellungsmaterial oder an der Herstellungsweise selbst. Es wäre meinerseits vermessen, wollte ich eine bestimmte Ansicht in einer so schwierigen technischen Frage aussprechen. Wohl aber will ich auf Meinungen von Fachleuten hinweisen, die diesen Gegenstand nach allen Richtungen geprüft haben. Mit Rücksicht auf Schäfte glaubte man, sie müssten aus Nickelstahl hergestellt und ihr Durchmesser müsste vergrössert werden. Der Metalleinsatz auf der Muffe des Schaftendes muss von der Innenkannte der Sternbüchse, vom Tunnel aus, bis zur Schraube verlängert werden, eine Nute in der Schraube dient zur Führung. Das beste Schrauben-Herstellungsmaterial ist Bronze. Weil sie leichter als Stahl oder Eisen ist, wird die auf das Schaftende wirkende Kraft geringer. Man wird entgegen, und wie die Praxis lehrt mit Erfolg, Nickelstahl und Bronze sind zur Anfertigung von Schraubenschaften resp. Schrauben zu kostspielig.

Zweifelloos ist mancher Maschinen-Zusammenbruch auf heftiges Arbeiten des Schiffes, besonders wenn es Ballast fährt, in schwerem Seegang zurückzuführen. Der ganze Maschinenapparat erfährt heftige Erschütterungen und auf die schwächeren Theile wirkt eine ausserordentliche Kraft. Nur wenige Schiffe verfügen über genügenden Raum für Wasserballast. Ladung, um den Tiefgang des Schiffes zu erhöhen, also die Schraube tiefer ins Wasser zu tauchen, lässt sich nicht überall erhalten, ebensowenig Stein bzw. Sandballast, der ausserdem noch sehr kostspielig ist. Ein bedeutender Schiffbauer hat Entwürfe zu einem Wasserballast-Tank hinter dem Maschinenraum verfertigt. Derselbe erhöht das Wasserballast-Volumen ohne den für Ladungszwecke bestimmten Raum allzusehr zu verkleinern. Ob er seine Erfindung schon der Allgemeinheit zugänglich gemacht hat, ist mir unbekannt. Vielleicht liesse sich nach dieser Richtung manche Aenderung treffen, denn es steht, durch statistische Zahlen bewiesen, fest, dass sich die Schaftbrüche vornehmlich bei Schiffen in Ballast ereignen.

Kommen wir nochmals auf die Segelfähigkeit unserer »Tramps« zurück, so kann ich mittheilen, sagt Mr. Gillie, dass alle mir bekannten Schiffsführer, besonders solche, die sowohl Segel- als Dampfschiffe geführt haben bzw. noch führen, darin einig sind, dass die an Bord von Frachtdampfern befindlichen Segel vermehrt werden müssten. Lassen sie auch die Beantwortung der Frage ausser Acht, ob ein durch schadhafte Maschine manövrirunfähiger Dampfer im Stande ist, allein auf Segel angewiesen, ohne fremde Assistenz einen Hafen zu erreichen, so sind sie übereinstimmend der Ansicht, dass die z. Z. auf solchen Dampfern verfügbare Segelfläche nicht einmal genügt, das Schiff auf den Wind zu halten oder das in solchen Fällen furchtbare Rollen des Schiffes zu verhüten.

Cabel-Gesellschaften.

Unter dem Titel »Deutsche Cabel-Linien« ist bei Mittler & Sohn kürzlich eine Broschüre herausgegeben, die Dr. Thomas Lenschau zum Verfasser hat. Die Lectüre, die Jedem zu empfehlen ist, wird besonders Den interessieren, der in einem »Grösser-Deutschland« das Ziel seiner Träume und Hoffnungen sieht. Wer aber sein Vaterland zur gebietenden Weltmacht erheben will, muss auch wünschen, dass alle Mittel zur Erhaltung und Befestigung eines Weltreiches zur Stelle sind. Es fehlen uns aber noch viele. Unser Entwicklungsgang vollzieht sich in anderer Weise wie s. Z. in England, welches seit langen, langen Jahren in allen seinen überseeischen Unternehmungen und Besitzergreifungen durch eine starke Seemacht gestützt wurde und wird. Aber selbst die mächtige Kriegsflotte Albions wäre zur Durchführung aller Pläne für ein »Greater Britain« nicht stark genug, fehlten die Mittel, eine schnelle Concentration der Seestreitkräfte an irgend einer Stelle des Riesenreiches zu bewirken. Diese Mittel sind der überseeische Kundschafterdienst, das Cabel-System. Welche Bedeutung Dr. Lenschau dem Besitz eigener Cabel zumisst, geht aus folgenden Worten hervor:

»So gewiss es ist, dass uns eine starke Flotte Noth thut, so gewiss ist es auch, dass wir die Leitungsdrähte, an denen wir sie regieren, selbst in der Hand haben müssen, und wer den Zweck will, der allen Handelsverträgen und Flottenvermehrungen zu Grunde liegt, die Ausdehnung und den Schutz unseres Handels und damit das Gedeihen des Vaterlandes, der muss auch die Mittel wollen, unter denen ein eigenes Cabel-System eines der wichtigsten ist.«

Da die Höhe der Herstellungskosten der wurde Punkt sind, welche den Zeitabschnitt, in den Besitz eines eigenen Cabelsystems zu gelangen, in weite Ferne zu rücken vermögen, zählt der Verfasser die vorhandenen Cabel-Gesellschaften auf und schildert von fünf Gesellschaften deren Geschäftslage in den letzten zehn Jahren in eingehender Weise. Wir entnehmen diesem Abschnitt auszugsweise folgende Stellen:

»Aus unscheinbaren Anfängen heraus haben sich die Cabel-Gesellschaften bis zu ihrer jetzigen Bedeutung emporgearbeitet. Im Jahre 1851 ward für die englische Regierung das erste brauchbare Cabel zwischen Dover und Calais gelegt, dem im Laufe der fünfziger Jahre weitere Verbindungen auch mit Belgien und den Niederlanden folgten. Dann war im Jahre 1858 der Privatunternehmung auf diesem Gebiet zum ersten Mal ein grosser Erfolg beschieden, indem es gelang, Amerika und Europa durch ein unterseeisches Cabel zu verbinden. Aber bald nachdem die ersten Begrüssungstelegramme gewechselt waren, versagte das Cabel, und erst acht Jahre später, am 26. Juni 1866, ward eine dauernde Verbindung zwischen beiden Welttheilen hergestellt. Nun begann in rascher Folge der Ausbau der wichtigsten Linien, und 1887 bereits betrug die Länge der vorhandenen Cabel 212 322 km, wovon 191 490 den Privatgesellschaften und nur 18 832 den verschiedenen Staaten angehörten. Zehn Jahre später war die Gesamtzahl aller Cabel auf 1459 mit einer Länge von 301 930 km gestiegen; davon befanden sich 318 mit 265 106 km Gesamtlänge in privatem, 1141 mit 36 824 km in staatlichem Besitz. Seitdem sind mehrere grosse Privatlinien hinzugekommen, und man wird kaum fehlgehen, wenn man die Länge der bis Ende des laufenden Jahres in Privatbetrieb befindlichen Cabel auf 300 000 km veranschlagt, denen gegenüber die Zahl der staatlich betriebenen zur Bedeutungslosigkeit hinabsinkt. Es sind dies meist Küstencabel, welche die gegenüberliegenden Ufer von Flussmündungen und Meeresbuchten oder Inseln mit dem Festlande verbinden, seltener auch wohl überseeische Linien zwischen nahe benachbarten Ländern, während die grossen Cabelwege des telegraphischen Weltverkehrs sämtlich in den Händen von Privatgesellschaften liegen, deren es jetzt an-

nähernd dreissig giebt. Davon arbeiten allein zwanzig, worunter allerdings die grössten und wichtigsten, mit einem Grundcapital von etwa 600 Millionen Mark.

Indessen darf man nicht verschweigen, dass die Gesellschaften ihre jetzige Blüthe zum Theil auch der staatlichen Unterstützung verdanken. Nach mehrfachen eigenen Versuchen überliess die englische Regierung — und ihrem Beispiel sind die übrigen bis dahin gefolgt — auf diesem Gebiete schon früh dem Privatcapital das Feld. Da sich jedoch bei der weiten Entfernung der einzelnen Theile des britischen Weltreiches von einander die Wichtigkeit der Cabelverbindungen besonders fühlbar machte, so bemühte sich die Regierung, den Gesellschaften die Wege zu ebnen, indem sie die Bauerlaubniss für bestimmte Linien und auf bestimmte Zeit nur einer einzigen Gesellschaft verlieh und dadurch zunächst den Wettbewerb ausschloss. Allein sie ging noch einen Schritt weiter. Nach dem bewährten Grundsatz: »Qui paie, gouverne« bot sie den Gesellschaften nicht unbedeutende jährliche Unterstützungen, die natürlich gern genommen wurden, und erhielt dafür wesentliche Concessionen, deren Bedeutung man am besten aus dem Wortlaut der vertragsmässigen Verpflichtungen ersieht, welche die britische Regierung den von ihr unterstützten Cabel-Gesellschaften aufzuerlegen pflegt. Da heisst es in Artikel 3: »Das geplante Cabel darf auf keiner Station von ausländischen Beamten bedient werden; ebenso dürfen die Drähte in kein ausländisches Amt geleitet werden, noch sich unter der Controlle einer fremden Regierung befinden.« Art. 5: »In Allem, was das Cabel betrifft, übernimmt die Regierung I. M. der Königin über den zu zahlenden Zuschuss hinaus keinerlei Verpflichtung oder Verantwortlichkeit.« Art. 6: »Der Zuschuss wird auf 20 Jahre bewilligt und ist zahlbar je nach Vollendung eines Zeitraumes von 12 Monaten. Bedingung dafür ist, dass das Cabel in gutem und leistungsfähigem Zustand erhalten wird, und dass der Dienst zwischen dem Vereinigten Königreich und seinen Colonien und Schutzgebieten keine Unterbrechung erleidet.« Art. 7: »Die Depeschen der Reichsregierung und der einzelnen Colonialregierungen erhalten den Vorrang, sobald dies verlangt wird. Sie werden zur Hälfte des Preises befördert, der eine noch zu bestimmende Höhe nicht überschreiten darf.« Art. 8: »Für den Kriegsfall ist die Regierung befugt, alle Stationen, die sich auf englischem Boden oder unter englischem Protectorat befinden, in Besitz zu nehmen, und das Cabel mit Hülfe ihres eigenen Personals zu benutzen.« —

Man sieht, es sind nicht geringe Zugeständnisse, die die Gesellschaften der Regierung für ihre Unterstützung bewilligt haben. Uebrigens sind diese Unterstützungen nicht bloss der Höhe, sondern auch der Form nach verschieden: neben dem festen Zuschuss, der bei der englischen Regierung Sitte ist, kommt die Darleihung von Regierungsgeldern zu niedrigem Zinsfuss und besonders die staatliche Garantie einer Reineinnahme von bestimmter Höhe vor. Die Grösse des Zuschusses steht natürlich zur Grösse des Risikos im Verhältniss, die im Allgemeinen mit der Länge der Linien wächst; allein es kommen auch bei kurzen Cabeln hohe Subventionen vor, wenn sie an besonders gefährdeten Stellen liegen. Auf diese Weise empfangen einzelne Gesellschaften sehr bedeutende Unterstützungen wie denn kürzlich der Finanzminister Sir Michael Hicks Beach den Vertretern der Eastern Telegraph Company vorgerechnet hat, dass die Gesellschaft seit ihrer Gründung im Jahre 1872 über 20 Millionen Mark an Regierungsgeldern bezogen habe. Für ihr neues Cabel Gibraltar-Capstadt, das in diesen Tagen der Vollendung entgegengeht, erhält dieselbe Eastern Company auf 10 Jahre 175 000 Mark jährlich, und für den seit längerer Zeit erörterten Plan eines durchaus britischen Pacific-Cabels hat die Regierung ein- für allemal eine jährliche Unterstützung von 400 000 Mark in Aussicht gestellt. Die African Direct Telegraph Company, die mehrere Linien an der afrikanischen

Westküste besitzt, arbeitete mit einem Zuschuss von 380 000 Mark jährlich, ohne den sie sich eingeständenermassen nicht hätte halten können, da die Betriebskosten die Einnahmen anfangs überstiegen. Verhältnissmässig hoch ist auch die Subvention, die der Halifax and Bermudas Company gewährt worden ist. Sie erhält für die Linie Halifax-Bermudas, die ja allerdings nicht viel Verkehr haben kann, sondern wesentlich den Reichsinteressen dient, 162 000 Mark, und weitere 160 000 Mark sind ihr für die Weiterführung bis Jamaica bewilligt. Indessen sind dies alles nur einzelne Beispiele; im Ganzen betrugen die von der Regierung an verschiedene Gesellschaften geleisteten Zuschüsse im Jahre 1895 etwas über 4 Millionen Mark, und diese Zahl wird inzwischen noch gestiegen sein. Ebenso bedeutend sind die Summen, die die Colonien den Gesellschaften zahlen. So bekommt die Eastern Company für das Cabel nach dem Cap ausser dem Zuschuss der britischen Regierung noch 120 000 Mark von der Capcolonie, 33 000 Mark von Natal, 12 000 Mark von der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft, also im Ganzen 340 000 Mark jährlich.

Was Australien anbetrifft, so hat die Eastern Extension Company, um Uebertreibungen entgegenzutreten, kürzlich die von den sechs Colonien bewilligten Zuschüsse auf durchschnittlich 566 000 Mark jährlich für 30 Jahre berechnet, und daneben existirt noch ein Vertrag, der der Gesellschaft ein jährliches Einkommen von 4540 000 Mark garantirt. Selbst kleine Inseln wie Antigua und St. Kitts in Westindien zahlen 10 000 Mark jährliche Subsidien. Dazu kommen nun schliesslich die Summen, die fremde Regierungen für Cabelanschlüsse den Gesellschaften zuführen. Frankreich giebt für die Linie Cochinchina-Tonkin 240 000 Mark pro Jahr, für das Cabel Teneriffa-St. Louis 1 260 000 Mark, für westafrikanische Linien 240 000 Mark, und endlich für die kurze Strecke Obock-Perim, die nur 96,5 km lang ist, aber allerdings an besonders gefährdeter Stelle, nämlich quer über der Strasse Bab el Mandeb liegt, sogar 29 600 Mark. Im Ganzen zahlt Frankreich also für die Aufrechterhaltung seiner Cabelverbindungen in Afrika und Indochina 1 869 600 Mark an englische Gesellschaften, und mit einigen weiteren hunderttausend Mark sind auch die deutsche und die portugiesische Regierung theilhaftig. Man wird kaum fehlgehen, wenn man die Unterstützungen, die die englischen Cabelgesellschaften von den verschiedensten Seiten empfangen, auf etwa 10 Millionen Mark jährlich veranschlagt; das ist etwa der zehnte Theil ihrer Gesamteinnahme.

Ubrigens sind auch hierin andere Regierungen gegenüber ihren eigenen Gesellschaften dem englischen Beispiel gefolgt. Die »Société des câbles télégraphiques« in Paris bezieht für ihr neues atlantisches Cabel von der französischen Regierung jährlich die Summe von 640 000 Mark, die allerdings ermässigt werden soll, sobald die Einnahmen der Gesellschaft 1 320 000 Mark betragen, und ganz fortfällt, sobald sie auf 2 280 000 Mark steigen. Eine andere Art der Regierungssubvention findet sich in dem Vertrag, den kürzlich die Deutsch-Atlantische Telegraphen-Gesellschaft mit der Reichsregierung für das neu zu erbauende Cabel Emden-Azoren-Nordamerika geschlossen hat. Hier übernimmt die deutsche Regierung den Betrieb an dem europäischen Ende des Cabels und garantirt eine Einnahme von 1 400 000 Mark, empfängt aber dafür aus den jährlichen Erträgen die Summe von 1 700 000 Mark und, sobald die Einnahmen über diese Höhe hinaus steigen, einen bestimmten Antheil an dem Gewinn, nämlich 20 Pfennig für jedes Wort. Liberales Entgegenkommen gegenüber der Gesellschaft und umsichtige Wahrung der Interessen des Reiches haben hier einen geradezu musterhaften Vertrag geschaffen. Fast man Alles zusammen, so ergibt sich, dass grössere Kabelverbindungen fast nur durch Privatcapital, aber meist mit Staatsbeihilfe zu Stande gekommen sind; offenbar haben beide Theile dabei ihre Rechnung gefunden. (Schluss folgt.)

Schiffbau.

Bauftrag. Der im Anfang des Jahres gegründete, unter dem Protectorate des Grossherzogs von Oldenburg stehende »Deutsche Schulschiffverein« hat bei der Firma Tecklenborg in Bremerhaven ein grösseres Stahlsegelschiff, das als Schulschiff dienen soll, in Bau gegeben. Dasselbe wird 65 m lang, 11,89 m breit und 7,32 m tief und ca. 1100 T. gross. Es erhält Vollschiiftakelage, ein grosses Wohndeck mit Back und Campanje für ca. 200 Jungen und eine feste Besatzung, Lehrpersonal etc. von ca. 30 Mann. Das Schiff wird in jeder Beziehung seinem Zwecke entsprechend gebaut und wird Mitte April n. J. fertig sein. Die Ausbildungszeit der Jungen dauert 12 Monate und werden dieselben so ausgebildet, dass sie dann als Leichtmatrosen fahren können.

Bauftrag. Die Rhederei Cyprien Fabre, Marseille, hat mit der Gesellschaft »Forges et Chantiers de la Méditerranée« den Bau eines neuen grossen Packetdampfers abgeschlossen, der 127 m Länge haben und speciell für den Transport von Emigranten nach Amerika eingerichtet werden soll. Der neue Dampfer wird den Namen »Roma« führen.

Stapellauf. Am 26. Mai ist von der Hamburger Werft von Blohm & Voss der Dampfer No. 143 »Prins Maurits«, welcher für die »Koninklijke West Indische Maildienst«, Amsterdam, gebaut worden ist, vom Stapel gelaufen. Der Dampfer, im Shade Deck Type gebaut, hat folgende Dimensionen: 296' × 38' × 21', Maschinen 22" × 37" × 59" und Stroke 39" mit etwa 1800 indic. Pferdekraften bei einer Fahrgeschwindigkeit von 12 Knoten auf 19' 9" Tiefgang. Das Schiff wird in durchaus elegantem Stile als ein erstclassiges Passagierboot eingerichtet und mit allen modernen Bequemlichkeiten und Verbesserungen, die für den Passagierverkehr auf lange Reisen nach den Tropen angemessen sind, versehen werden.

Stapellauf. Auf der Werft der Actiengesellschaft »Neptun«, Rostock, lief am 24. Mai ein für die Dampfschiffrederei von 1889 in Hamburg bestimmter Stahlfrachtdampfer von 2000 T., Baunummer 190, vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Siegfried«. Seine Dimensionen sind: 244 × 35 × 17 1/4'; eine Tripleexpansionsmaschine von 600 HP und Cylinder von resp. 435, 700 und 1190 mm und 840 mm Hub. Der neue Dampfer, der Ende nächsten Monats abgeliefert werden soll, ist beim Germanischen Lloyd classificirt und führt die Classe 100 A. L. [E.]

Probefahrt. Der auf dem Bremer »Vulcan« in Vegesack erbaute Argodampfer »Adler« machte am 22. Mai seine Probefahrt, die zur völligen Zufriedenheit der Auftraggeber ausgefallen ist.

Probefahrt. Am 25. Mai fand die Probefahrt des für die Firma Roy & Lebetron, Rouen, auf der Neptunwerft, Rostock, erbauten Stahl-Fracht-Dampfers »Baltique«, Baunummer 189, statt, welche zur völligen Zufriedenheit sämtlicher Theilnehmer verlief. Es wurde bei relativ geringstem Kohlenverbrauch eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten erzielt und auch alle übrigen Bedingungen wurden vollkommen erfüllt, so dass der an Bord befindliche Vertreter der französischen Rhederei im Namen seiner Firma wiederholt seine vollste Zufriedenheit zu erkennen gab. Der Dampfer »Baltique« ist aus bestem Siemens Martin-Stahl erbaut für die höchste Classe des

französischen Bureau 4, 1, 3/3. 1. 1. L. und besitzt bei folgenden Abmessungen: 292' 0" \times 41' 2" \times 18' 9" engl. eine Ladefähigkeit von 3200 T. d. w. bei 17' 6" Tiefgang.

Der **Flensburger Schiffbaugesellschaft** ist seitens des Regierungspräsidenten in Schleswig vorerst widerruflich die Genehmigung zur Anlage einer Werft südlich des Ostseebades nach den Plänen der Gesellschaft erteilt worden. Die Arbeiten können sofort begonnen werden. Es ist eine vollständig abgesonderte und selbständig arbeitende Werft mit einem Helgen von 500', zwei von 600' und zwei von 700' Länge mit den erforderlichen Werkstätten, als Kesselschmiede, Giesserei, Modelltischlerei, Dreherei, Montage, Riggerei, Kupferschmiede, Schlosserei, Schmiede, Tischlerei, Sägemühle, Bootsbauerei, Plan-Balken- und Spanten-Flurplatz, Schiffbauschuppen, Comptoir, den erforderlichen Lagerplätzen und den sonstigen notwendigen Nebenanlagen geplant. Die neue Anlage wird nach vollständigem Ausbau unter Hinzurechnung der der Fährde abzugewinnenden Wasserflächen ein Areal von ca. 1 Hectar bedecken.

Internationaler Congress für die Handelsschifffahrt.

Auf besonderen Wunsch veröffentlichen wir, ausser den bereits in letzter Nummer erwähnten und kurz besprochenen Gegenständen der Tagesordnung (Section III), auch die anderen Punkte, mit denen sich der Congress vom 4.—12. August in Paris beschäftigen wird.

Section I.

1. Wie ist die Lage der Handelsschifffahrt in den besonders bekannten Staaten?
2. Welches sind die verschiedenen Verwaltungen, Einrichtungen und deren resp. Functionen?
3. Wie ist die Lage der Schiffbauwerften?
4. Welche Wechselbeziehungen bestehen zwischen der Schifffahrtbewegung eines Seehafens und den Eisenbahnen, Canälen und Flüssen, die in diesem Hafen münden?
5. Welches sind die verschiedenen Einrichtungen, die für den Schutz und die Unterstützung der Handelsmarine geschaffen worden sind?
6. Welches sind die Beziehungen zwischen der Handels- und der Kriegsmarine?

Section II.

1. Welchen Einfluss übt das staatliche Zollwesen auf die Handelsschifffahrt aus?
2. Wie ist die Einrichtung der französischen Freihäfen und Frei-Zonen und welches ist ihr Einfluss auf die Handelsmarine?
3. Wie sind die Schwankungen im Frachtenmarkt seit einer gewissen Reihe von Jahren gewesen und welches waren die Hauptursachen dieser Schwankungen?
4. In welcher Weise lässt sich die Feststellung der Tragfähigkeit eines Schiffes in Uebereinstimmung bringen?

Section IV.

1. Welche Verbesserungen des Schiffbau-Materials sind nöthig, vom commerciellen Gesichtspunkte aus betrachtet?
2. Wie ist die Stellung der Besatzungen hinsichtlich der Heuern, der Zusammensetzung und der Rückbeförderung in die Heimath?
3. Welches sind die verschiedenen Formen des maritimen Maklergeschäftes?
4. Welche Reformen können in dem Lootsen-Reglement und der Schlepsschifffahrt vorgenommen werden?

5. Welche Maassregeln lassen sich treffen für die Verbesserung, die Weiterentwicklung, die Neutralisirung und die Sicherheit der unterseeischen Cabel?

Section V.

1. Welche Maassregeln sind zu empfehlen, um die materielle und sociale Lage der Seeleute zu verbessern?
2. Welches sind die besten Methoden für die Errichtung von Sparcassen, gegenseitigen Unterstützungen und Versicherungen?
3. Welches sind die besten Vorschläge für die Krankenpflege und die Gesundheitspflege der Seeleute?

Vermischtes.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. April 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 23 Dampfer, 59 Segler 1899 und 22 Dampfer, 66 Segler 1900, Beschädigungen: 335 Dampfer, 192 Segler in 1899 und 276 Dampfer und 166 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im April 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 1 Dampfer, 5 Segler; brasilianische 1 Segler; britische 14 Dampfer, 8 Segler; chilenische 2 Segler; dänische 1 Segler; deutsche 2 Dampfer, 4 Segler; französische 2 Dampfer, 11 Segler; griechische 3 Segler; italienische 2 Segler; norwegische 2 Dampfer, 16 Segler; österreichische 1 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Segler; schwedische 7 Segler; spanische 1 Segler; türkische 2 Segler und unbekannt 1 Dampfer. Zusammen 22 Dampfer und 66 Segler.

Ueber die Besteuerung der **Connossemente** und **Schiffsfrachtturkunden** sind Mittheilungen durch die Blätter gegangen, die ungenau sind. Wir lassen daher im Wortlaut die Formulirung der Commission folgen: »Connossemente und Frachtbriefe im Schiffsverkehr zwischen inländischen und ausländischen Seehäfen oder zwischen inländischen Flusshäfen und ausländischen Seehäfen, sofern sie im Inlande ausgestellt oder behufs Empfangnahme oder Ablieferung der darin bezeichneten Sendung im Inlande vorgelegt oder ausgehändigt werden, 1 \mathcal{M} . — Im Verkehr zwischen inländischen und ausländischen Hafenplätzen der Nord- und Ostsee, des Canals oder der norwegischen Küste ausgehändigte Connossemente und Frachtbriefe 10 \mathcal{S} . Die Abgabe ist für jede Sendung nur einmal zu entrichten.«

Prüfungswesen. Am Montag, den 25. Juni d. J., wird in der Hamburger Navigationsschule mit einer Steuermannsprüfung und am Montag, den 2. Juli, mit einer Seeschifferprüfung für grosse Fahrt begonnen. Sämmtliche Prüflinge haben die vorgeschriebenen Papiere sowie eine Bescheinigung, nicht farbenblind zu sein, beizubringen. Die Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt der Director der Navigationsschule, bis spätestens acht Tage vor Beginn der Prüfung entgegen.

Von der hellenischen Handelsflotte. Die Schiffe der Kuppas-Lambro Steamship Company, welche bisher unter englischer Flagge segelten, wurden von einer Gruppe hellenischer Capitalisten angekauft und werden nunmehr die hellenische Flagge führen. (K. H.)

Dem Reichstage ist die Zusatz-Uebereinkunft vom 24. Januar 1900 zu der am 19. März 1897 zu Venedig abgeschlossenen internationalen Sanitäts-Uebereinkunft als

Declaration zugegangen. Der Artikel 35 der erweiterten besonderen Reglements wird dahin abgeändert: »Jeder Capitän, welcher überführt wird, ohne Anwesenheit eines oder gegebenenfalls eines zweiten in Gemässheit der Vorschrift des Artikel 11 ermächtigten Arztes, Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 300 türkischen Pfund.« Diese Declaration soll der parlamentarischen Genehmigung in denjenigen Ländern unterbreitet werden, in welchen eine solche Genehmigung erforderlich ist, sie soll in Kraft treten, sobald die Ratificationsurkunden in Rom ausgetauscht sein werden, in der Form, wie sie für die Ratificationsurkunden der Convention, auf welche sie sich bezieht, vereinbart ist. Der Artikel 35 hatte ursprünglich folgende Fassung: »Jeder Capitän, welcher überführt wird, ohne Anwesenheit eines in Gemässheit der Vorschriften des Artikels 11 ermächtigten Arztes, mehr als 100 Pilger an Bord zu haben oder gehabt zu haben, verfällt in eine Geldstrafe von 300 türkischen Pfund.«

Der Geschäftsbericht des Oesterreichischen Lloyd constatirt, dass gegenüber ungünstigen Momenten die kräftige Geschäftsentwicklung bei behaupteten Frachtsätzen das Uebergewicht behielt. Der Waarentransport umfasste 9,6 Millionen Meter-Centner, von denen 3,5 Mill. Meter-Centner auf die Ausfuhr entfielen. Der Waarenexport hat sich um 0,455 Mill. Meter-Centner gesteigert. Bezüglich der Ausgabeposten wird erwähnt, dass der Verbrauch an Kohle, der ziffermässig vermindert erscheint, in Wirklichkeit stärker war, weil im Jahre 1898 in Folge des englischen Kohlenarbeiterstrikes bedeutende Quantitäten minderwerthiger Kohle verwendet werden mussten. Die Kohlenpreise waren höher als 1898, und die Durchschnittsfrachten ab England wurden nicht billiger. Die Gesellschaft hat drei alte Dampfer abgestossen und vier Dampfer neu eingereiht. Die Vorarbeiten für den Bau eines 12 000 Raumentonnen umfassenden Frachtdampfers für die transoceanische Schifffahrt wurden bereits ausgeführt. In Folge der bedeutenden Preissteigerung des Brennstoffes wird sich eine wesentliche Erhöhung der Betriebskosten ergeben, obschon die Gesellschaft, um den extremen Kohlenpreisen in Cardiff wenigstens theilweise zu entgehen, mehrere Schiffsloadungen amerikanischer Kohle bezog, welche zu ihrer Zufriedenheit ausfielen. In einem gewissen Ausmasse werden jedoch die stärkeren Betriebskosten durch Frachterhöhungen wettgemacht werden, welche das Unternehmen zum Theile bereits eingeführt hat und zum Theile mit Zustimmung der Regierung, welcher die Genehmigung derartiger Aenderungen der Exporttarife zusteht, hoffentlich demnächst wird einführen können. Der General-Versammlung lagen Anträge über eine Reform des Pensionsfonds vor. Die bisherigen Pensions-Bedingungen waren nämlich für die Gesellschaft, wie der Geschäftsbericht mittheilt, derart ungünstig, dass der Lloyd aus eigenen Mitteln Zuschüsse gewähren musste, die in den letzten zehn Jahren durchschnittlich 54 000 fl. ausmachten. Durch die neue Reform nimmt die neue Gesellschaft eine Mehrbelastung auf sich, der jedoch, wie die »N. Fr. Pr.« schreibt, eine Ersparniss gegenübersteht. In den nächsten fünf Jahren wird der Lloyd nach den Vorschlägen der Verwaltung von dem Gesamtbetrage von $8\frac{1}{2}\%$ der Jahresgehälter $3\frac{1}{2}\%$, die Angestellten 5% , und nach Ablauf dieser Zeit zu gleichen Theilen mit den Angestellten $4\frac{1}{2}\%$ tragen. Die General-Versammlung nahm alle Anträge des Verwaltungsrathes unverändert an und beschloss, vom Reingewinne per 521,355 fl. eine Dividende von 20 fl. per Actie auszuzahlen und den Rest von 41,355 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Vorschläge zur Reform des Pensionsfonds wurden gleichfalls genehmigt.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edey & Co.

New-York, den 18. Mai 1900.

In Folge von Verbrauch an prompter offener Räume sind Getreidecharter auf Juni-Boote verschoben und zwar mehrere zu Raten für Mai-Beladung. Der Bedarf nach Booten für Zeit war nicht drückend, mehrere Rheder, welche solche Räume zu »highwater mark«-Raten anboten, erfuhren auf unserem Markt Enttäuschungen. Die Nachfrage nach »Timber«-Räumen von Golfhäfen hat in aussergewöhnlich lobhafter Weise angehalten. Manche Vercharterer, welche in der Hoffnung sich Concessionen in Frachten zu sichern zurückhaltend verhielten, haben in verschiedenen Fällen gegen Mitbewerber Verluste erlitten. »Deal«-Frachten von den Provinzen zeigen eine langsam steigende Tendenz, während Dampfer für verschiedene Zwecke fortgesetzt in guter Nachfrage stehen. Kistenölfrachten nach dem fernen Osten sind nicht lebhaft. — Unser Segelschiffmarkt ist im Allgemeinen unverändert, Räunteangebote bleiben fortgesetzt selten, jedoch herrscht andererseits grössere Nachfrage in der Fahrt nach dem fernen Osten oder nach den Colonien. Die Raten nach diesen Richtungen sind ziemlich gering, besonders für Kistenöl nach japanischen Häfen, welchem scheinbar jetzt vollkommen entsprochen ist. Die Charter eines Schiffes nach Java zu 24 c. kann nicht als Kriterium für besondere Stärke des Marktes angesehen werden, weil weiterhin die Rheder nicht gewillt sind, ihre Schiffe nach dieser Richtung hinzusenden. »Naval-store«-Frachten halten sich ziemlich fest, auch herrscht glücklicherweise etwas mehr Bedarf nach Räunte für Stückgüter nach Südafrika. Raten, obgleich fest, sind unverändert.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maasgut.
Liverpool, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d	20/	15/	12/6
London,	4d	22/6	17/6	15/
Glasgow,	4d	22/6	13/9	15/
Bristol	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	15/	15/
Hull	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	17/6	15/
Leith	5d	25/	17/6	17/6
Newcastle	4 $\frac{3}{4}$ d	25/	17/6	15/
Hamburg	65 δ	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	17 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	17 cts.	12c.
Kopenhagen	4/	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/	35 cts.	25c.	8 8
Antwerpen	4d	21/3	15/	15/
Bremen	65 δ	24c.	20c.	12c.
Marseille	2/6	22/6	15/	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 27 c. — Hamburg 33 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 5—32 d. — Bremen 30 c. — Marseille 30 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Hafen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	U. K.	Direct. Continent. Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/7 $\frac{1}{2}$	3/7 $\frac{1}{2}$	3/	3/1 $\frac{1}{2}$	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	2/6a3/1 $\frac{1}{2}$	.....	28 c.	.....
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24 $\frac{1}{2}$ a25c.	23c.	16c.	26c.	.....

Patent-Liste

(aufgestellt durch das Berliner Patent-Bureau Gerson & Sachse, Mitglieder des Verbandes deutscher Patent-Anwälte, SW., Friedrichstr. 10).

- O. 2982. Ein mit der Abfeuerstelle durch electrische Kabel verbundener lenkbarer Torpedo mit Beobachtungsschiffchen. Wilhelm Ohlsen, Kiel, Wilhelmspl. 4.

P. 10941. Rettungsflöss, aus mehreren durch gelenkige Glieder zusammen- und auseinanderschleppbar verbundenen Hohlkörpern bestehend. Charles Alexandre Ulysse Pépin, Caen in Frankreich, Rue Leroy 5.

B. 25453. Drift- oder Dragganker. Burkard Behr, Emmishofen, Canton Thurgau.

E. 6654. Schiffsschraube. Charles Rulf Emerich, Norfolk Ver. Staaten Amerika.

K. 18471. Vorrichtung zum Aussetzen von Schiffsboten. Victor Karlson Göteborg, Packhusgatan, 4 B.

L. 14015. Einrichtung zur Rettung von Menschenleben bei Schiffsunfällen. Livonius, Berlin, Gleditsch-Str. 47.

B. 25658. Vorrichtung an Schiffen zum Niederschlagen des Rauchs. Zus. z. Pat. 108603. Dr. Arthur Edouard Bréchet, Versailles, 15 Avenue de Villeneuve l'Etang.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekkräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
Norddeutscher Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
— Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edie«, »Serdang«, »Koningin Regentes«.
— Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
— Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung a. Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“ D. R. P. No. 82664 u. 97570.

Vorteile: Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Anspannung. — Weitergehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparniss an Schmiermaterial.

Einzige Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadellos steht. — Billiger als Metallpackung. Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endruweit“ aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen aus reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die ionige Verbindung dünner Kohlenschichten mit chemisch reinen Metallplättchen die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten. Stromabnahme funkenlos. Widerstand und Reibung minimal. Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen. Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust. Abnutzung gering. Bedienung einfach. Preise billig.

Sartori & Berger,

Kiel, Brunshüttel und Holtenua,

Ost- und Westmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Dampfschiffs-Rhederei. Lieferung von Bunkerkohlen.

Agentur für verschiedene Dampfschiffslinien und See-Asscuranzen.

Tägliche Dampfschiffsverbindung mit Dänemark und Schweden über Korsör und Kopenhagen, auch Expedition vieler Dampfschiffe nach der Ostküste Schleswig-Holsteins, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Bremen und Gothenburg. Telegramm-Adresse: Sartori-Kiel.

Zonca-Anstrich

Haltbarster Anstrich der Gegenwart für Façaden, Schiffe, Eisenconstructions etc.

Voranschläge kostenlos durch das

Zonca-Dépôt, Martinistr. 22.

BREMEN.

Telephon 1544.

Hamburg 1897. Silb. Med. **C. Plath** Hamburg 1889. Gold. Med. **Hamburg** Stubbenhuk No. 25. Fabrik von **nautischen Instrumenten.**

In unserem Verlage ist erschienen:

Nautisches Allerlei.

Berechnet und zusammengestellt von H. Brunswick.

Preis geb. M. 4. —

Das Nautische Allerlei enthält ausser sehr nützlichen Tabellen sämtliche Berechnungen, welche in der praktischen Navigation vorkommen können. Die Beispiele sind nach verschiedenen Methoden berechnet, sodass es gleichgültig ist, welche Navigationschule man besucht hat.

Eckardt & Messtorff,

Nautische Verlagsbuchhandlung, Hamburg, Steinhöft 1.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sllomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sllomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 23.

Hamburg, den 9. Juni.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Wirkung des Temperaturunterschiedes zwischen Luft und Oberflächenwasser auf Höhenmessungen von Hummelsköpern. — Seemannsordnung. — Sonntagsarbeit. — Cabel-Gesellschaften. (Schluss.) — Schiffbau. — Vermischtes.

Auf dem Ausguck.

Die in letzter Zeit aus allen Himmelsrichtungen häufiger als früher gemeldeten **Wellenbrüche**, besonders von **Dampfern**, die in Ballast fahren, hat »Lloyds Register« veranlasst, neue Vorschriften für die Herstellung von Schraubenwellen in Kraft treten zu lassen. Aus einem Vortrag, den Mr. Milton am 12. April d. J. in einer Versammlung der Londoner Institution of Naval Architects hielt, ging hervor, dass im Jahre 1898 nicht weniger als 173 Wellenbrüche auf Dampfern gemeldet worden sind. Von dieser Anzahl waren 89 von der Gesellschaft classificirte Schiffe und von diesen hatten 70 Schiffe ein Alter unter zehn Jahren; 76 der Unfälle waren Schraubenschaftbrüche. Die Brüche lassen sich — soweit das überhaupt möglich ist — auf sehr verschiedene Ursachen zurückführen. Wir glauben, dass eine und vielleicht die Hauptursache in dem unrichtigen Stärke- bzw. Gewichtverhältniss zwischen Schraube und Welle zu suchen ist. In letzter Nummer ist dieser Uebelstand durch Mr. John Gillie in dem Artikel »Moderne Frachtdampfer« eingehend beleuchtet worden. Wie aus nachstehenden Vorschriften im § 61 hervorgeht, hat »Lloyds Register« dem erwähnten Umstande hinreichende

Berücksichtigung geschenkt. Nach der englischen »Shipping Gazette« haben die neuen Verordnungen folgenden Wortlaut:

§ 30. Zu allen Wellen muss gutes Material verwendet werden, das einer Prüfung zu unterziehen ist, wenn die Welle roh abgedreht und wenn sie fertiggestellt ist.

§ 32. Die Länge der Sternbüchse soll wenigstens vier Mal den Durchmesser der Welle betragen. Es ist zu empfehlen, die Hülsen über die ganze Länge der Sternbüchse aus einem Stück herzustellen, das hintere Ende zu verjüngen und in der Schraubennabe wasserdicht zu machen. Wenn die Hülse aus zwei Stücken besteht, so sollten dieselben mit einander verschweisst werden. Passt die Hülse nicht genau in das Lager hinein, so soll der Raum zwischen dem Schaft und der Hülse durch ein in Wasser unlösbares und nicht rostendes Material abgedichtet werden. Wenn zwei Hülsen zur Verwendung kommen, empfiehlt es sich, diese nach den Enden zu dünner zu machen und den Schaft zwischen den Hülsen zu schützen. In diesem Falle und auch wenn zwei Hülsen benutzt werden, soll der Durchmesser des Schaftes $\frac{21}{100}$ von dem betragen, der für einen Schaft mit einer durchgehenden Hülse verlangt wird.

§ 60. Der Durchmesser der Kurbelwelle sowie der Druckwelle unter den Druckwellenlagerringen soll wenigstens $\frac{21}{100}$ des Durchmessers der Zwischenwelle betragen. Der Durchmesser der Druckwelle darf sich nach beiden Enden zu bis zur Dicke der Zwischenwelle verjüngen.

§ 61. Der Durchmesser der Schraubenwelle soll gleich sein dem Durchmesser der Zwischenwelle multiplicirt mit $(.63 + \frac{.03 P}{T})$ (P = Durchmesser der Schraube und

T = Durchmesser der Zwischenwelle, beide in Zoll) jedoch nie weniger als 1.07 T. Diese Dicke ist vorgeschrieben für Schäfte mit durchgehenden Hülzen über die ganze Länge der Sternbüchse, wie in § 32 vorgesehen. Wenn keine Hülzen oder 2 von einander getrennte Hülzen zur Verwendung kommen, soll der Durchmesser des Schaftes $\frac{21}{10}$ von dem oben vorgeschriebenen haben. Der Durchmesser des Schraubenschaftes soll nach dem vorderen Ende zu bis zur Dicke der Kurbelwelle abgeschwächt werden.

§ 65. Die Schraubenwelle ist alljährlich zu untersuchen und in Zwischenräumen von nicht weniger als 2 Jahren herauszunehmen.

Die alten Vorschriften treten hiermit ausser Kraft.

Herr Contreadmiral Aschenborn schreibt uns aus Kiel vom 31. Mai:

»Vor einigen Tagen hatte ich Gelegenheit, persönlich eine neue Erfahrung betreffs der **Gefährlichkeit** des noch immer bei uns gebräuchlichen **entgegengesetzten Rudercommandos** zu machen und wäre diesem so oft beklagten Uebelstande beinah selbst zum Opfer gefallen. Wenn ich nun auch für die Abschaffung des widersinnigen alten Commandos gern jedes angemessene Opfer bringen möchte, so ist mir — ehrlich gestanden das meines Lebens für mich zu gross, besonders da es nicht einmal sicher gewesen wäre, ob das »In den Brunnenfallen des Kindes« zur endgültigen Zudeckung des gefährlichen Brunnens geführt hätte. Der Spruch des Seeamts würde vielleicht nur auf eine Verurtheilung eines »falschen Manövers« gerichtet worden sein, ohne dass der tiefer liegende Grund für dasselbe zu Tage gekommen wäre.

Der Vorgang war folgender:

Ich sass vor einigen Tagen abends in der im Vorschiff befindlichen Cajüte des zu meiner Verfügung gestellten Dampfers »Ellerbeke«, als dieser bei starker Dunkelheit in den Kieler Hafen einlief. Ich hörte von einem Dampfer, der sich in ziemlicher Nähe voraus befinden musste, zwei Töne mit der Dampfpfeife als Signal für sein Drehen nach Backbord abgeben und war daher sehr überrascht als ich kurz darauf in unmittelbarer Nähe vor den Salonfenstern eine rothe Laterne an Backbord passiren sah und laute scheltende Zurufe hörte. Ich sprang an Deck und sah, dass wir eben in unmittelbarer Gefahr des Uebergelaufenwerdens geschwebt hatten.

Der Mann am Ruder, ein tüchtiger aus der Handelsmarine gekommener Matrose, der den sonst steuernden Unterofficier für einen Augenblick verfangen hatte, sagte mir zu seiner Entschuldigung: er habe richtig Steuerbord-Ruder gegeben, der Dampfer aber sei ihm immer näher gekommen und habe seinerseits nicht abgedreht. Auf meine weitere Frage: wie

er dazu gekommen sei, das Ruder nach Steuerbord zu legen, wenn ein Gegendampfer zwei Töne gäbe, erwiderte er mir, dass er in der Kauffahrtei gelernt habe: auf das Signal: zwei Töne sei das Ruder Steuerbord zu legen. Die weitere Frage: was denn nach seiner Meinung dies Pfeifensignal bedeute? antwortete er: »Das heisst: Ich will Sie an Backbord passiren!« — Der Mann glaubte also vollkommen richtig gehandelt zu haben, als er der ihm früher gegebenen Unterweisung folgte. Leider war diese aber nur für das Kauffahrtei-Commando richtig und für das ihm jetzt in Fleisch und Blut übergegangene und daher ausgeführte Marine-Commando falsch. Sein weiterer, von der behaltenen Lehre ausgehender Gedankengang führte ihn dann dahin, für das gehörte Pfeifensignal eine, für sein Ruderlegen passende Auslegung zu finden. Er dachte: da ich Steuerbord-Ruder geben soll, kommt der Gegner an meine Backbordseite, also bedeutet das Signal: »ich will Sie an Backbord passiren!« — Erst mit Widerstreben liess er sich belehren, dass die gehörten Piffe sagen wollen: »ich drehe nach Backbord!« deshalb sei auf dieses Signal von beiden Schiffen das Ruder Backbord (Marinecommando) zu legen, um sie beide nach Backbord zu drehen und sie klar von einander gehen zu lassen. Darauf gab er zu, dass er wisse, dass ein Piff »Steuerbord«, zwei »Backbord« bedeuteten, er hätte dies aber auf die Passierseite angewandt, weil er Steuerbord-Ruder habe geben sollen, und schloss mit der Meinungsäusserung: auf das »Backbord« bedeutende Signal Backbord-Ruder zu geben und nach »Backbord« zu drehen sei allerdings auch viel einfacher und leichter zu merken. — Dieser Meinung wird, wie ich glaube, Jedermann beistimmen müssen. Deshalb also, von Neuem: weg mit dem veralteten, jetzt falschen Commando!

Das Urtheil des Court of Appeal, in Sachen Segelschiff „East Lothian“ wider Kreuzer „Sanspareil“ ist jetzt gefällt. Es hält, ebenso wie Mitte März (Siehe Hansa Seite 123) das Admiralitätsgericht, das Kriegsschiff für den schuldigen Theil und allein verantwortlich für den folgeschweren Untergang des Seglers. Dieselben damals in Fachkreisen mit Staunen aufgenommenen Argumente, welche der Vertheidiger des Wachtofficiers, Leutnant Potter, beim Admiralitätsgericht geltend machte, brachte auch der Attorney-General bei der höheren Instanz vor. Nämlich Kauffahrteischiffe müssen Kriegsschiffen, wenn diese in Verbänden fahren, in allen Fällen ausweichen. Da entgegen dieser Annahme die in letzter Zeit in englischen Marinekreisen vielumstrittene Frage in

einem Sinne erledigt ist, wie wir ihn erwartet haben, kann man die Angelegenheit als beendet betrachten. Eine andere im Zusammenhang mit dem Process zu beantwortende Frage ist: »Wer hält jetzt die Versicherungsgesellschaft schadlos?« Aus dem Spruch beider Gerichte geht hervor, dass Leutnant Potter haftbar ist und nicht das Reich, der Eigentümer des Schiffes, auf dem er z. Z. der Collision Wachhabender war. Wie uns aus London geschrieben wird, ist Leutnant Potter ohne Vermögen, oder verfügt mindestens nicht über soviel Geld, um die Versicherungssumme hinterlegen zu können. Zwingt man nun den Officier zum Ablegen eines Offenbarungseides, oder was wird geschehen?!

Ueber einen sehr langwierigen Process wird aus Rumänien geschrieben. Es handelt sich um eine Schadenersatzklage einer localen Leichtergesellschaft wider die Rhederei des britischen Dampfers »Westgate«. Der im Schlepptau befindliche mit Getreide beladene Leichter »Torino« trieb quer im Hafen von Breila vor den Bug der »Westgate«, welche zur Zeit der Collision, vor einem Anker, quer im Strom lag. Der Leichter sank. Einige Stunden später wurde »Westgate« auf die Summe von 205 000 Fr., den Werth des Leichters und Getreide, mit Arrest belegt. Das geschah am 24. September 1896. Drei Tage später traf von London der Schadenersatzanspruch ein, der bei der rumänischen Behörde deponirt wurde. Die Einrichtung einer Bürgschaft kennt man in jenem Lande nicht. »Westgate« segelte am 1. October 1896 aus dem Hafen und am 14. October 1899, also drei Jahre und 13 Tage nach der Collision, wurde das Urtheil gefällt und zwar zu Gunsten der Kläger, denen ein Schadenersatz von 165 280 Fr. zugesprochen wurde. — Der Vorfall ist hier erwähnt, nicht um das Urtheil anzufechten, sondern um darauf hinzuweisen, dass es in einem europäischen Lande eines Zeitraumes von drei Jahren bedarf, ehe über die einfachste Klage ein Urtheil gefällt ist. Dass in Rumänien derartige Zustände herrschen, verdient umsomehr verbreitet zu werden, als die Rheder, um eine Beschlagnahme ihres Schiffes zu verhüten, gezwungen waren, die Summe von 205 000 Fr. und die Leichtergesellschaft, um klagen zu dürfen, 65 000 Fr., drei Jahre lang, ohne damit arbeiten zu können, brach liegen lassen mussten. Da beide Parteien aus diesem Grunde ein grosses Interesse an möglichst schneller Erledigung des Processes hatten, fällt der etwa zu machende Einwand, dass der Process infolge irgend welcher Verschleppungsmanöver, sei es des Klägers oder des Beklagten, in die Länge gezogen ist.

Auf unsere in No. 19 veröffentlichte, durchaus objectiv gehaltene Besprechung der vom deutschen Seemannsverband an den Reichstag gesandten **Abänderungsvorschläge** zum Entwurf der **Seemannsordnung**, antwortet das publicistische Organ des Verbandes in einer so persönlichen und deshalb urtheilslosen Weise, dass wir von einer Widerlegung absehen müssen. Sollte in derselben Manier geantwortet werden, dann müsste ein Ton angeschlagen werden, wie er uns und gewiss auch den Lesern widerstrebt. Aus der Blüthenlese von Schlag- und Schimpfworten, die das Blatt dem Verfasser unseres Artikels (dessen Name zum Ueberfluss noch genannt wird) als Antwort entgegenschleudert, geht hervor, dass unsere Kritik der Abänderungsvorschläge einem Stich in's Wespennest gleich, also zutreffend war. Damit ist der Zweck jener mehr mühevollen als angenehmen Arbeit erreicht und die Angelegenheit für die »Hansa« zur Zufriedenheit erledigt. Für solche Leser, etwa Parlamentarier, welche aus Kritik und Entgegnung ein ungetrübtes Urtheil zu bilden wünschen, sei bemerkt, dass der Verfasser des in No. 19 Seite 222 veröffentlichten Artikels »Die Seemannsordnung und der Seemannsverband« nahezu zwanzig Jahre zur See auf Segel- und Dampfschiffen gefahren hat und nicht — wie man es in der Entgegnung gerne hinstellen möchte — ein Ignorant im Seewesen ist.

Die Wirkung des Temperaturunterschiedes zwischen Luft und Oberflächenwasser auf Höhenmessungen von Himmelskörpern.

Es ist erfahrenen Navigatoren längst bekannt, dass ohne Berücksichtigung der Temperatur von Luft und Oberflächenwasser die genaue Höhenmessung eines Himmelsgestirnes sehr schwer ist. Im Allgemeinen gilt die Tendenz, dass die genommenen Höhenbeobachtungen über dem Horizont zu gross sind, oder mit anderen Worten, dass der scheinbare Horizont sich unter dem wahren befindet, wenn die See wärmer als die Luft ist. Wiederum gilt andererseits als Regel, dass die beobachtete Sonnenhöhe etwas zu niedrig gemessen ist, wenn die Temperatur des Wassers kälter als die der Luft ist.

In letzter Zeit von zwei österreichischen Marineofficieren in dieser Richtung angestellte Beobachtungen bestätigen nicht nur das bereits Gesagte und allgemein als Regel geltende, sondern geben auch über den Betrag der Horizontänderung bei bestimmtem Temperaturunterschied näheren Aufschluss. Die Beobachtungen sind in Verudella,

in der Nähe von Pola, ausgeführt und können als Ergänzung bzw. Fortsetzung jener Arbeiten gelten, die früher an Bord S. M. S. »Pola« im Rothen Meer gemacht wurden. Sie erstrecken sich auf eine Periode vom November 1898 bis October 1899, in der innerhalb bestimmter, gleichmässiger Zeiträume an 48 Tagen Höhenmessungen gemacht sind. Die Beobachtungen, Zenithdistanzen des Horizonts, wurden bei glatter Wasseroberfläche mit einem vorzüglichen Universal-Instrument nach natürlichem und künstlichem Horizont genommen und verglichen. Zu gleicher Zeit fanden auf einem in Sichtweite auf See befindlichen Dampfer Messungen der Luft und des Wassers statt. Diese Beobachtungen der Zenithdistanz des Horizonts geschahen an drei besonderen Stationen, die mit Bezug auf ihre Höhe über dem Meeresspiegel von einander in folgender Weise abwichen. Die eine Augeshöhe betrug 10 Meter (33'), die andere 16 (52') und die dritte 42 Meter (138'). Auf der ersten sind 360, auf der zweiten 740, auf der dritten 160 Messungen vorgenommen. Diesen Beobachtungen müssen noch die vorhin erwähnten Messungen, 260 an der Zahl, an Bord »Pola« im Rothen Meere, 6.5 Meter Augeshöhe, zugerechnet werden. Auf Grund dieses umfangreichen Materials kamen die Beobachter zu folgendem bemerkenswerthen Resultat:

1) Die Kimmtiefe verändert sich mit dem Unterschied zwischen der Temperatur der Luft und derjenigen des Wassers an der Meeresoberfläche. Sie ist aber unabhängig sowohl vom jeweiligen Luftdruck als von der Feuchtigkeit der Luft und der Himmelsbewölkung.

2) Der Betrag (bis zu drei Bogenminuten) um welchen der Horizont bei einem bestehenden Temperaturunterschied gehoben oder gesenkt wird, ist durch folgende Formel gegeben. In der Formel stellt D den Unterschied zwischen Luft- und Wassertemperatur (nach Celsius) multiplicirt mit 10 dar:

No.	Augeshöhe	Erhöhung (oder Senkung) des Horizonts
1	6.5 Meter	$2.12'' D + 15''$
2	10 "	$2.14'' D + 18''$
3	16 "	$2.21'' D + 28''$
4	42 "	$2.10'' D + 36''$

Ist ein Fahrenheit-Thermometer benutzt, so giebt D den Unterschied in Fahrenheit-Graden multiplicirt mit 10 an und wir erhalten:

No.	Augeshöhe	Erhöhung (oder Senkung) des Horizonts
1	6.5 Meter	$1.18'' D + 15''$
2	10 "	$1.19'' D + 18''$
3	16 "	$1.23'' D + 28''$
4	42 "	$1.17'' D + 36''$

Man verwerte die obenstehenden Beobachtungen an einem Beispiel. Es soll die Höhenmessung an einem Vormittag beobachtet sein, die Luft war z. Z. 5° Celsius (9° Fahrenheit) wärmer als das Oberflächenwasser. Die Augeshöhe betrug 10 Meter, also etwa die Höhe der Commandobrücke auf einem mittelgrossen Dampfer. Wir erhalten nach der Formel:

$$2.14'' \times 50 + 18'' = 125'' = 2'5''$$

oder wenn nach Fahrenheit gemessen ist:

$$1.19'' \times 90 + 18'' = 125'' = 2'5''$$

also die beobachtete Höhe muss um diesen Betrag, nämlich um $2'5''$ vergrössert werden, ehe die Kimmtiefe in Anrechnung gebracht wird. Bewegt sich nun der Temperaturunterschied in anderer Richtung, d. h. ist das Wasser 5° Celsius bzw. 9° Fahrenheit wärmer als die Luft, so ist die ausgerechnete Correction zur beobachteten Sonnenhöhe zuzuzählen, wiederum aber, ehe die Kimmtiefe in Rechnung gezogen wird.

Die folgende Tafel giebt (für eine Augeshöhe von 10 Metern, also 33 Fuss engl.) die Höhe der Correction für eine Anzahl Temperaturunterschiede zwischen Luft und Wasser, nämlich:

Celsius	Correctur	Fahrenheit	Correctur
1°	$0'39''$	1°	$0'30''$
2°	$1'01''$	2°	$0'42''$
3°	$1'22''$	3°	$0'54''$
4°	$1'44''$	4°	$1'06''$
5°	$2'05''$	5°	$1'18''$
6°	$2'26''$	6°	$1'29''$
7°	$2'48''$	7°	$1'41''$
		8°	$1'53''$
		9°	$2'05''$
		10°	$2'17''$
		11°	$2'29''$
		12°	$2'41''$

Die gegebenen Zahlen haben nur Werth, wenn der Wind wenigstens in Stärke von 2 bis 3 (Beaufort Scala) weht. Bei geringerer Windstärke kann warme Luft in einer höheren Schicht vorherrschend sein, ohne sich mit der kälteren unmittelbar über der Wasseroberfläche befindlichen Luft zu vermischen; solche Verhältnisse können ganz abnorme Horizontverschiebungen hervorrufen. Auch nach dieser Richtung hin haben die Oesterreicher Gelegenheit gehabt, verschiedene Beobachtungen zu machen. Während eines windstillen Nachmittags wurde beobachtet, wie der scheinbare Horizont — der bei einer Augeshöhe von 16 Metern hätte $7'40''$ niedriger als die Horizontalebene im Auge des Beobachters sein müssen — beständig und schnell bis $1'7''$ über die Horizontalebene im Auge des Beobachters stieg und sich in dieser Lage bis Sonnenuntergang hielt.

Fassen wir nochmals kurz das Gesagte zusammen, so ergiebt sich als Gesamtregel: Ist

das Oberflächenwasser wärmer als die Luft, so sinkt der scheinbare Horizont, also der Horizont, wie er sich dem Beobachter darstellt, unter den wahren Horizont und die gemessene Höhe eines Himmelsgestirnes wird demgemäss zu gross sein, mithin ist die für diesen Fall aus Luft- und Wassertemperaturunterschied berechnete Correction von der gemessenen Höhe zu subtrahiren, ehe die Kimmtiefe in Anrechnung gebracht wird. Ist dagegen das Oberflächenwasser kälter als die Luft, so wird die Correction zur gemessenen Höhe addirt.

Ist somit im Vorstehenden nachgewiesen worden, dass sich bei gegebenem Temperaturunterschied zwischen Luft und Oberflächenwasser ein Fehler in der gemessenen Höhe ergiebt, so ist nunmehr das Nächstliegende, den Einfluss kennen zu lernen, welchen dieser Fehler auf die auszurechnende Breite bzw. Länge ausübt. Handelt es sich um eine Breitenbestimmung durch Beobachtung eines Gestirnes im Meridian, so ist der Einfluss des Fehlers ohne Weiteres festzustellen, denn um so viele Minuten die Höhenmessung zu gross oder zu klein ist, wird auch die ausgerechnete Mittagsbreite in gleichem Sinne verkehrt sein. Die Wirkung des Fehlers auf eine zur Längenbestimmung beobachtete Höhe ist complicirter, weil die Rechnung mit einer gegisssten Breite, welche fehlerhaft sein kann, gemacht werden muss. Diese Verbindung wird durch folgende Formel ausgedrückt:

$$dt = - \sec \varphi \operatorname{cosec} a \, dh - \sec \varphi \cotg a \, \varphi$$

worin dt der Fehler in Bogenminuten des Stundenwinkels der Sonne oder eines Sterns ist, herkommend von einem Fehler dh in der beobachteten Höhe (entsprechend dem Fehler im Horizont) und einem Fehler $d\varphi$ in der zur Längenberechnung benutzten Breite. φ ist die Breite und a das Azimuth oder die Peilung des Gestirns zur Zeit seiner Höhenmessung.

Ist $d\varphi$ gleich Null, d. h. die in Rechnung gebrachte Breite fehlerfrei, so verschwindet das zweite Glied und wir behalten:

$$dt = - \sec \varphi \operatorname{cosec} a \, dh,$$

welches die Wirkung eines Fehlers in der Breite auf eine berechnete Höhe angiebt.

Ist die Höhenmessung für die Länge zur Zeit genommen, als sich das Gestirn im ersten Vertical befand (was immer geschehen sollte, wenn es irgend möglich ist), so ist $a = 90^\circ$, $\operatorname{cosec} a = 1$, $\cotg a = 0$; also da $\operatorname{cosec} a$ in Wegfall kommt, bleibt übrig:

$$dt = - \sec \varphi \, dh.$$

Wird für φ ein bestimmter Werth angenommen, beispielsweise 45° (dieses ist ungefähr die mittlere

Breite auf den transatlantischen Routen), dann erhält man:

$$dt = - 1.41 \cdot dh.$$

Jede falsch beobachtete Minute in der Höhe (es ist angenommen, die Höhe werde im oder dicht beim ersten Vertical gemessen) veranlasst einen Fehler von 1.4 Bogenminuten in dem resultirenden Stundenwinkel oder der Länge; und in entgegengesetzter Richtung, d. h., wenn h zu gross ist, welches der Fall sein wird, wenn der scheinbare Horizont unter dem wahren Horizont steht, wird der Stundenwinkel um einen Betrag von 1.4mal so gross sein.

Werden die Höhen zu einer Zeit genommen, wenn sich die Sonne oder der Stern vom Ersten Vertical entfernt haben, so ist a nicht mehr gleich 90° und das zweite Glied der Formel muss in Rechnung gezogen werden. Der Gesamtfehler in Länge ist jetzt auf zwei verschiedene Ursachen zurückzuführen. Einmal auf den Fehler dh in der beobachteten Höhe, andererseits auf den Fehler $d\varphi$ der fehlerhaften, in Rechnung gezogenen Breite. Haben beide Fehler dasselbe Zeichen, d. h. sind Beide, die beobachtete Höhe und die in Rechnung gezogene Breite grösser oder kleiner als die richtige Höhe und Breite, dann erhalten beide Glieder der Formel dasselbe Vorzeichen und der sich ergebende Gesamtfehler in der Länge ist gleich der Summe beider Fehler. Haben beide Fehler entgegengesetzte Vorzeichen, d. h. ist die eine grösser, die andere kleiner als die richtigen Grössen, so wird der sich ergebende Gesamtfehler auf die Länge gleich dem Unterschied der beiden anderen Fehler sein.

Die nachstehende Tabelle giebt für jede 10° Azimuth und 45° Breite den Fehler in Länge bestimmt durch einen Fehler von einer Bogenminute ($1'$) an, und zwar: 1) in der Höhe allein; 2) in der Breite allein; 3) in der Höhe und Breite zusammen, wenn die Vorzeichen entgegengesetzt sind; 4) in Höhe und Breite zusammen, wenn die Vorzeichen gleich sind.

Fehler in Länge bei einem Fehler von $1'$ in Breite und Höhe (Breite 45°).

	1	2	3	4
Azimuth der Sonne zur Zeit der Höhen- messung	$dh = 1'$ $d\varphi = 0'$	$dh = 0'$ $d\varphi = 1'$	$dh = \pm 1'$ $d\varphi = \mp 1'$	$dh = \pm 1'$ $d\varphi = \pm 1'$
90°	1.4'	0.0'	1.4'	1.4'
80°	1.4'	0.3'	1.1'	1.7'
70°	1.5'	0.5'	1.0'	2.0'
60°	1.6'	0.8'	0.3'	2.4'
50°	1.8'	1.2'	0.6'	3.0'
40°	2.2'	1.7'	0.5'	3.9'
30°	2.8'	2.4'	0.4'	5.2'
20°	4.1'	3.9'	0.2'	8.0'
10°	8.1'	8.0'	0.1'	16.1'

Die Tafel giebt also den Fehler in Länge an, der durch einen Fehler von einer Minute in der Höhe, in der Breite oder in beiden hervorgerufen wird. Sollte dieser Fehler statt einer Minute mehrere sein, so nimmt der Längenfehler proportional zu.

Vielleicht tragen die vorstehenden Aufzeichnungen dazu bei, die vollkommen irreführenden Beobachtungen zu erklären, welche über Strömungsverhältnisse im Ocean von Zeit zu Zeit durch Schiffe berichtet werden. Die uns zugänglichen Informationen über Oceanströmungen, heisst es in den März- und April-Pilot-Charts, schöpfen wir bekanntlich in der Weise aus Beobachtungsmaterial von Schiffen, dass die Verbindung von der durch Observation bestimmten Position nach derjenigen durch Besteckrechnung, die sog. Stromversetzung, die Strömungslinie darstellt. Eine sehr unzuverlässige Bestimmung, wie ein Blick in jede Zusammenstellung von Stromberichten zeigt.

So stützen sich beispielsweise die »Berechnungen für die Fünfgrad-Zonen im nördlichen Atlantik« veröffentlicht von der Deutschen Seewarte — (*the most elaborate and exact compilation of marine meteorological information extant*) —, welche die Stromverhältnisse der Fünfgrad-Zone (Breite 40°—45° Nord, Länge 45°—50° W für Monat April) klarstellen, auf 67 zuverlässige Strömungsobservationen. Von diesen kennzeichnen: 22 eine Strömung zwischen Nord und Ost, die durchschnittliche Stromgeschwindigkeit beträgt 21 Seemeilen in 24 Stunden; 22 eine solche zwischen Ost und Süd, Durchschnitt: 19 Seemeilen in 24 Stunden; 12 zwischen Süd und West; Durchschnitt: 14 Seemeilen in 24 Stunden; und 10 zwischen West und Nord, Durchschnitt: 15 Seemeilen Stromgeschwindigkeit in 24 Stunden. Eine Erörterung, welche dazu führt, diesen Widerstreit auszusöhnen (*to reconcile these discrepancies*) und

uns in den Stand zu setzen, die beobachteten Strömungen zur Stütze der Theorie nach der Richtung, dass eine gleichmässige Bewegung in den Wassern des mittleren Oceans besteht, auszunützen, ist wünschenswerth.

Als erste Hauptsache gilt, die Position eines Schiffes, soweit sie durch Observation gefunden wird, so genau als möglich festzustellen. Um dieses ermöglichen zu können, müssen die beobachteten Höhen möglichst frei von Fehlern sein. Mit diesem Hinweis als Richtschnur werden die Seeleute in ihrem eigensten Interesse ermahnt, sorgfältig die Lage des scheinbaren Horizonts mit Rücksicht auf den gefundenen Temperaturunterschied zwischen Luft und Oberflächenwasser zu prüfen.

Die schnelle Navigation der Gegenwart hat in gewisser Ausdehnung, den alten Brauch, reguläre Luft- und Wassermessungen vorzunehmen, abgeschafft und die Mehrzahl der Navigatoren kennt die Bedeutung nicht, welche den in Frage stehenden Temperaturunterschieden, mit Rücksicht auf eine Feststellung des Bestecks, zukommt. In keinem Theile des Oceans tritt ihre Wichtigkeit markanter hervor, als beim Krouzen des Golfstroms quer ab von Hatteras. In diesem Fahrwasser ist es im Sinne einer sicheren Navigation hochwichtig, dass die Schiffsposition mit der grössten Genauigkeit berechnet wird, damit im Falle späteren Nebels oder dicken Wetters, das Schiff gut geführt werden kann.

Um zum Schluss an einem einzelnen Beispiel die Bedeutung klarzustellen, welche dem Temperaturunterschied zwischen Luft und Oberflächenwasser in jener Gegend beizumessen ist, entnehmen wir aus dem Journal des holländischen Dampfers »Prinz Willem II.« auf der Reise von Port au Prince nach New-York folgenden Auszug:

1900	Breite Nord	Länge West	Luft- Temp. (F.)	Wasser- Temp. (F.)	Temperatur- unterschied (F.)
Januar 12., Mitternacht	32° 01'	74° 10'	68.7°	68.2°	+ 0.5°
4h a. m.	32° 44'	74° 14'	68.7°	69.3°	— 0.6°
8h a. m.	33° 26'	74° 18'	70.7°	67.8°	+ 2.9°
Mittag	34° 03'	74° 30'	64.2°	68.9°	— 4.7°
4h p. m.	34° 43'	74° 24'	65.7°	72.5°	— 5.8°
8h p. m.	35° 24'	74° 18'	57.9°	71.2°	— 13.3°
Januar 13., Mitternacht	36° 05'	74° 12'	52.0°	60.5°	— 18.5°
2h a. m.	36° 24'	74° 09'	48.2°	68.0°	— 19.8°
4h a. m.	36° 43'	74° 06'	45.5°	61.5°	— 16.0°
8h a. m.	37° 22'	74° 00'	41.4°	55.6°	— 14.2°
Mittag	37° 56'	73° 49'	42.4°	52.3°	— 9.9°
4h p. m.	38° 36'	73° 49'	42.3°	51.2°	— 8.9°
8h p. m.	39° 16'	73° 49'	34.9°	44.4°	— 9.5°
Januar 14., Mitternacht	39° 57'	73° 40'	34.7°	38.5°	— 3.8°

Seemannsordnung. — Sonntagsarbeit.*)

Die Reichstagscommission für die Seemannsordnung hat auf Antrag von Dr. Hahn, Raab und Rettich mit 10 gegen 2 Stimmen beschlossen, in § 33 Absatz 2 einzuschalten: „Löschen und Laden an Sonn- und Feiertagen ist verboten.“ Ein Eventualantrag, die Polizeibehörde des Liegeortes zu befugen, Ausnahmen zu gestatten, ist mit gleicher Mehrheit abgelehnt worden.

Die Regierungsvorlage enthält bereits die Bestimmung, dass, solange das Schiff im Hafen liegt, Arbeiten an Sonn- oder Festtagen nur gefordert werden dürfen, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich sind. Nur mit dieser Beschränkung ist also nach der Vorlage das Löschen und Laden gestattet. Die Commission will auch unaufschiebliches Löschen und Laden an Sonntagen verbieten, und zwar ohne jegliche Ausnahme.

In Hamburg ist man kein Freund der Sonntagsarbeit. Die Löschornung bestimmt — im Gegensatz zum Handelsgesetzbuch —, dass Sonn- und Feiertage für die Löschorzeit nicht in Anrechnung kommen. Zum Löschen und Laden an Sonn- und Feiertagen ist jedesmalige Genehmigung der Polizeibehörde erforderlich, und mehrfach hat die Handelskammer befürwortet, diese Erlaubnisse nicht zu leicht zu erteilen. Bei ihren wiederholten Beratungen über diese Frage ist aber widerspruchslos anerkannt worden, dass ein völliges Verbot der Sonntagsarbeiten im Hafenverkehr unmöglich sei, dass in manchen Fällen dadurch Nachteile und Schaden bewirkt werden würden, gegen die die ethischen Nachteile der Sonntagsarbeit völlig verschwinden. Auf diesen Standpunkt stellt sich auch die Gewerbeordnung, die im § 105i das Verlehrsgerwerbe von den Bestimmungen über die Sonntagsarbeit ausnimmt. So sehr aus ethischen und wirtschaftlichen Gründen die thunlichste Beschränkung der Sonntagsarbeit anzustreben ist, so wird doch zugegeben werden müssen, dass die ethischen Nachteile ganz einzelner Sonntagsarbeit ausserordentlich gering sind. Man soll auch hier nicht das Kind mit dem Bade ausschütten. Den Arbeitern, die namentlich beim Zusammentreffen zweier oder gar dreier Feiertage gern den hohen Extravergdienst mitnehmen, wird damit am wenigsten gedient.

Nun könnte man ja einwenden, dass das in der Seemannsordnung enthaltene Verbot des Löschens und Ladens an Sonn- und Festtagen nur für die Seeleute gelte, dass die Vornahme dieser Arbeiten durch andere dazu angenommene Arbeiter dadurch nicht betroffen werde. Aber zur Beaufsichtigung der angenommenen Arbeiter sind Schiffsofficiere, zuweilen auch einige Schiffsmannschaften erforderlich. Ausserdem muss vielfach für das Löschen und Laden die Schiffsmaschine in Thätigkeit gesetzt werden, so dass einige Leute vom Maschinenpersonal in Dienst treten müssen. So kommt die Bestimmung thatsächlich auf ein Verbot jeden Löschens und Ladens, auch durch Schauerleute, hinaus. Selbstverständlich findet das Verbot auch auf die als Seeleute auf deutschen Schiffen angenommenen Neger, Laskaren, Chinesen etc. Anwendung, die für die Sonntagsruhe und die christlichen Feiertage kein Verständnis haben. Nicht einmal die in tropischen Gewässern als Hilfsmannschaft angemusterten Farbigen dürften arbeiten.

Und das Verbot wirkt nicht nur für deutsche Häfen, sondern ganz allgemein für die deutschen Schiffe in allen Häfen der Erde, während auf den englischen Schiffen, trotz der bekanntlich sehr strengen Sonntagsruhe in ihrem Heimathlande, im Auslande an Sonn- und Feiertagen ungehindert ge-

arbeitet werden darf und thatsächlich auch vielfach gearbeitet wird. Das deutsche Schiff würde aber im fremden Hafen nicht löschen können, selbst wenn Sonntagsarbeit dort allgemein üblich ist und alle anderen Schiffe es thun; es kann es nicht einmal mittelst Annahme dortiger Leute, welche gewohnt sind, Sonntagsarbeit zu verrichten, weil einige Personen der Schiffsbesatzung zur Aufsicht erforderlich sind. Es kann nicht einmal dort löschen, wenn dort gar kein Feiertag ist, weil in seinem Heimathshafen Feiertag ist. Beispielsweise sind in Schottland die Weihnachtstage, in England der Charfreitag und der Neujahrstag keine Feiertage. Also in den Häfen Englands und der englischen Colonien würde, während sonst alle Hände sich dort regen, das deutsche Schiff still liegen müssen. Verloader und Empfänger würden vermuthlich nicht sehr einverstanden sein, und lieber andere Schiffe benutzen, die sich ihren Verhältnissen mehr anpassen. Auch an nationalen Feiertagen, wie hier bis vor wenigen Jahren der Sedantag, würde auf deutschen Schiffen im Auslande nicht gearbeitet werden dürfen.

Eigenthümliche Verhältnisse können infolge der Schlussbestimmung des Paragraphen eintreten, dass im Auslande die Festtage des Heimathhafens als Festtage gelten. Bekanntlich kann nach dem neuen Handelsgesetzbuch (§ 480) ein deutsches Schiff einen ausländischen Heimathshafen haben. Wenn eine deutsche Firma in Brasilien oder China mit einem in Deutschland registrierten Schiffe von ihrem Wohnsitz aus Schifffahrt betreibt, so ist dies Schiff, wohin es auch kommt, an den brasilianischen bzw. chinesischen Feiertagen zu absolutem Stillliegen verpflichtet. Auf einem derartigen Schiffe würde in deutschen Häfen am Werktag, an dem in Brasilien oder China Feiertag ist, nicht gearbeitet werden dürfen. Dies ist ein neues Beispiel für die Unzweckmässigkeit der Bestimmung des § 480, und eine neue Unterstützung für unseren Antrag auf Abänderung desselben bei der jetzigen Gelegenheit.

Wir bitten daher dringend, den Antrag der Commission abzulehnen und die Regierungsvorlage, die schon an die äusserste Grenze des mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen Vereinbaren geht, wiederherzustellen.

S. — Welche Gründe die Reichstagscommission, besonders die Abg. Dr. Hahn, Raab und Rettich, beeinflusst haben können, den in Rede stehenden Antrag zu stellen, ist uns unverständlich. Sollten die Antragsteller vielleicht zu jenen Commissionsmitgliedern gehören, die hinter den Coulissen von unzufriedenen Elementen aus der seemannischen Bevölkerung »bearbeitet« werden, wie unser Gewährsmann in No. 20 Seite 229 meinte? Anders lässt sich der allen Verhältnissen durchaus zuwidersprechende Antrag garnicht verstehen. Damit man dem Schreiber dieser Zeilen nicht beschränktes Auffassungsvermögen vorwirft oder die »Hansa«, wie es schon geschehen ist, des Vergehens zeugt, »krasse« Rhedereiinteressen zu vertreten, mögen nacheinander die zu § 33 gestellten Anträge von solchen Corporationen abgedruckt werden, deren Leitung bemüht ist, die Interessen der Arbeitnehmer im deutschen Seeschiffahrtsbetriebe zu wahren. Ehe Das geschieht, folgt der besseren Uebersicht halber der Wortlaut des § 33 nach dem Entwurf:

§ 33.

Liegt das Schiff im Hafen oder auf der Rhede, so ist, falls nicht ein Anderes vereinbart ist, der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. Bei Berechnung dieser Arbeitsdauer ist der Wachtdienst nur, soweit er zwei Stunden überschreitet, in Rechnung zu bringen. Diese Vorschriften finden auf Schiffsofficiere keine Anwendung. Dagegen ist denjenigen Schiffsofficiern, welche den Dienst auf Deck versehen, so lange das Schiff im Hafen oder auf der Rhede liegt, eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren.

*) Nachstehendes Schreiben ist dem Nautischen Verein zu Hamburg von der Hamburger Handelskammer zugegangen. Da der Verein im Sommer keine Sitzungen abhält, sondern es in dieser Zeit dem Vorstand überlässt, seine Interessen zu wahren, so wurde eine Vorstandssitzung veranlasst, deren Mitglieder sich den im obengedachten Schreiben vertretenen Ansichten vollkommen anschlossen. D. R.)

An Sonn- und Festtagen dürfen, so lange das Schiff im Hafen und auf der Rhede liegt, Arbeiten, einschliesslich des Wachdienstes, nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt sind. Als Festtage gelten im Inlande die von der Landesregierung des Liegeorts bestimmten Tage, im Auslande die Festtage des Heimathshafens.

1) Der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg, und der Verband Deutscher Seemaschinisten beauftragen zum § 33 des Entwurfs der Seemannsordnung Folgendes:

Abs. 1: Liegt das Schiff im Hafen oder auf der Rhede, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. In die zehnstündige Arbeit ist Wachdienst einzurechnen. Den Schiffsofficieren ist im Hafen oder auf der Rhede eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden innerhalb jeder vierundzwanzig Stunden zu gewähren.

2) Der Seemannsverband in Deutschland beantragt:

»Liegt das Schiff in einem Hafen oder auf der Rhede, so ist der Schiffsmann an Sonn- und Festtagen nur in Fällen der Noth und an Werktagen nicht länger zu arbeiten verpflichtet.

Wachgehen gehört zur Arbeit.

Treten Nothfälle ein, so wird diese Arbeit einschliesslich der Wachstunden als Ueberstundenarbeit berechnet. Die Art und Dauer der Notharbeit ist in das Schiffsjournal einzutragen.

Beide Vereinigungen haben, ehe sie die vorstehenden Anträge annahmen, lange und eingehende Debatten gepflogen. Mithin ist das Resultat ihrer Auseinandersetzungen, nämlich die Anträge, als thatsächlicher Meinungs Ausdruck der Mitglieder anzusehen. Wer sind nun diese Mitglieder?

Schiffsführer, Seesteuerleute, Seemaschinisten, Matrosen und Heizer. Also, Personen, die in ihrer Gesamtheit den deutschen Seemannsstand darstellen.

Der Antrag der Reichstagscommission würde demgemäss, logisch gefolgert, den Wünschen deutscher Seeleute, in deren Sinn er doch wohl gestellt sein soll, nicht entsprechen. Dann bliebe allerdings die Frage: »Wessen Interesse wollen die Herren Dr. Hahn, Raab und Genossen mit ihrem Antrage wahren?«

Wir wissen auf diese Frage leider keine Antwort. Vielleicht einer der Leser?

Cabel-Gesellschaften.

(Schluss.)

Trotz der bedeutenden Zuwendungen, die die Regierungen den Cabelgesellschaften machen, erscheint das Werk, das hier von dem Privatkapital geleistet worden ist, ganz enorm, wenn man das ganze vorhandene Cabelnetz in seiner gesamten Ausdehnung überblickt. Die ganze Anzahl der verschiedenen Gesellschaften gliedert sich in mehrere grössere Gruppen, deren Angehörige grösstentheils miteinander in genauer geschäftlicher Verbindung stehen. Beginnen wir mit derjenigen Gruppe, die den wichtigen Verkehr zwischen Europa und Nordamerika vermittelt, so liegen hier in den nordatlantischen Gewässern im Ganzen zwölf betriebsfähige Cabel, die sich auf fünf Gesellschaften vertheilen. Die grösste unter diesen ist die Anglo American Telegraph Company mit dem Hauptsitz in London, die über fünf Cabel mit einer Gesamtlänge von 22765 km verfügt. Im Betrieb sind jedoch davon nur vier, die sämmtlich von Valentia an der irischen Westküste bis Hearts Content in Neufundland laufen; von hier aus sind sie durch kürzere Strecken mit verschiedenen Punkten der amerikanischen Küste verbunden

an denen sie von den Landlinien der grossen amerikanischen Western Union Telegraph Company aufgenommen werden. Diese selbst besitzt zwei weitere transatlantische Cabel, die von Sennen Cove am Cap Landsend bis nach Canso in Neuschottland und von da direkt bis New-York gehen; ihre Länge beträgt 12747 km. Als dritte, wieder englische Gesellschaft tritt die Direct United States Cable Company hinzu, im Wesentlichen eine Gründung von Siemens Bros. in London, mit einem einzigen Cabel, das von der Ballinskelligsbai (südlich von Valentia an der irischen Küste) bis nach Halifax in Neuschottland reicht, von dort bis an die Küste des Staates New-Hampshire geleitet ist und eine Gesamtlänge von 5740 km hat. Diese drei Gesellschaften bilden zusammen einen sogenannten pool, d. h. sie betreiben ihr Geschäft für gemeinsame Rechnung und vertheilen die Einnahmen, wobei 55 pCt. auf die angloamerikanische Telegraphengesellschaft kommen. Die vierte ist die französische Compagnie des câbles télégraphiques mit dem Sitz in Paris, die aus einer Verschmelzung zweier früheren französischen Gesellschaften hervorgegangen ist und ausser ihren beiden atlantischen Cabeln noch ein weitverzweigtes Netz in den Antillen und an der südamerikanischen Küste besitzt; sie gebietet im Ganzen über mehr als 22000 km Telegraphencabel. Die eine der beiden atlantischen Linien geht von Brest nach St. Pierre südlich von Neufundland und von dort bis Cap Cod; die andere verbindet Brest direkt mit Cap Cod und ist mit einer ununterbrochenen Ausdehnung von 5873 km das längste bis jetzt verlegte Cabel. Zu diesen vier genannten Gesellschaften tritt nun die amerikanische Commercial Cable Company, die drei Cabel von Waterville an der Ballinskelligsbai in Irland bis Canso in Neuschottland besitzt; rechnet man die zur Verbindung nöthigen Küstencabel hinzu, so nennt sie etwa 16800 km ihr Eigenthum. Den weiteren Vertrieb ihrer Telegramme in den Vereinigten Staaten besorgte früher die Postal Telegraph Company; Ende 1896 jedoch ist eine Verschmelzung der beiden Gesellschaften eingetreten, indem die Commercial Company das ganze Aktienkapital der befreundeten Gesellschaft mit 63 Millionen Mark übernommen und dafür eine Verzinsung von 4 pCt. garantirt hat. Die Vereinigung ward dadurch erleichtert, dass bei beiden Unternehmungen der bekannte Millionär John W. Mackay der Hauptheiltheilige war. Ursprünglich steht die Commercial Cable Company mit den übrigen Gesellschaften im Wettbewerb, in dessen hat sie den Tarifkrieg, der ihr von der Anglo American Cable Company aufgedrängt wurde, siegreich bestanden, und jetzt herrscht zwischen den atlantischen Gesellschaften ein so gutes Einvernehmen, dass im vorigen Sommer sogar das Gerücht auftauchen konnte, der ganze atlantische Verkehr werde nur über zwei atlantische Linien geleitet, während die übrigen völlig brach lägen, und die Gesellschaften thäten das, weil eine Konkurrenz zum Herabdrücken der Tarife führen würde. Natürlich wurde das von den Gesellschaften sehr energisch in Abrede gestellt, allein so viel ergab sich doch, dass von einer vollen Beschäftigung der Cabel keine Rede sein könne. Zu den vorhandenen zwölf Linien wird nun in diesem Jahre noch — als Termin der Vollendung ist der 1. Oktober 1900 angesetzt — ein deutsches Cabel kommen, das von Borkum aus über die Azoren die nordamerikanische Küste erreichen, eine Länge von 8086 km haben und vorwiegend den deutschen Verkehr nach Nordamerika an sich ziehen wird, der vollkommen genügt, das Cabel sich rentiren zu lassen. Besitzerin ist die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft, die im Februar des vorigen Jahres mit einem Kapital von 20 Millionen Mark begründet ward und spätestens bis Ende 1904 das Cabel Borkum—Vigo der Deutschen Seetelegraphengesellschaft übernehmen wird. Das deutsche Cabel wird von allen vorhandenen die südlichste Lage haben. Da eine Zwischenstation nöthig war, um die im überseeischen Verkehr übliche Sprechgeschwindigkeit bei der Länge des Cabels aufrecht erhalten zu können, wählte man die Insel Fayal in der Azorengruppe, wo das Landungsrecht

allerdings der englischen Telegraph Construction and Maintenance Company gehörte und von ihr ausser Zahlung einer Summe von 50000 Mark an die Europe and Azores Company, die das Geschäft vermittelte, noch das Zugeständnis erkaufte werden musste, dass die Linie von der genannten englischen Gesellschaft hergestellt und verlegt wird. Die Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft hat sich der amerikanischen Commercial Company angeschlossen, deren Gebiet sich nach der Amalgamirung mit der Postal Telegraph nicht bloss über die ganze Union, sondern nach den neueren Verträgen mit den mexikanischen Eisenbahngesellschaften bis tief nach Mexiko hinein erstreckt. Andererseits ist durch die Gründung der United States and Hayti Telegraph and Cable Company, die im Besitz eines Cabels von Newyork nach Haiti ist, dafür gesorgt, dass die Commercial Company auch den Anschluss an das mittel- und südamerikanische Netz der französischen Société des câbles télégraphiques gewonnen hat. Die deutsche Gesellschaft ist daher in der Lage, auch nach Mittel- und Südamerika Telegramme zu befördern; doch sind Peru, Brasilien und was südlich liegt, also der wichtigste Theil Südamerikas, davon ausgeschlossen. Das Landungsrecht in Nordamerika erhielt die Gesellschaft Ende April vorigen Jahres, und man erinnert sich vielleicht noch des Depeschenwechsels, der damals zwischen dem deutschen Kaiser und dem Präsidenten Mac Kinley stattfand.

Soviel über die nordatlantischen Cabel. Der weitaus überwiegende Theil der übrigen Cabelverbindungen steht unter dem Einfluss von zwei sehr bedeutenden englischen Gesellschaften, der Eastern Telegraph Company und der Eastern Extension, Australasia and China Telegraph Company, welche die grossen Linien nach Afrika, nach dem Osten und nach Südamerika fast vollständig beherrschen.

Die Hauptlinie der Eastern geht von England über Gibraltar nach Malta und von dort nach Alexandria, aber überallhin sind auf dieser Linie Anschlüsse vorhanden, sodass practisch fast der ganze telegraphische Verkehr im Mittelmeer sich in ihrer Hand befindet. Ausserdem arbeitet die Gesellschaft in genauer Verbindung mit der Direct Spanish Telegraph Company, die bei einem Grundcapital von 2,5 Millionen Mark die directe Verbindung von Falmouth bis Bilbao und ausserdem die wichtige Strecke Marseille—Barcelona beherrscht, sowie mit der Black Sea Telegraph Company, die das Cabel von Odessa bis Constantinopel in Händen hat. Von Suez aus, das durch die ägyptischen Landtelegraphen mit Alexandrien verbunden ist, setzt sich alsdann die Hauptlinie bis Suakim und Aden fort, von wo sie in einem Zuge Bombay und damit ihr Ende erreicht. Um den Verkehr zu bewältigen, haben übrigens alle Hauptlinien der Eastern doppelt und dreifach, im Rothen Meer sogar vierfach gelegt werden müssen. An sie schliessen sich nun weitere wichtige Verbindungen an. Von Lissabon aus hat die Europe and Azores Company, bei deren Gründung sich die Eastern Company mit 1112000 Mark theilte, ein Cabel nach den Azoren gelegt. Von Aden aus reichen die Cabel der Eastern and South African Company, die bei einem Grundcapital von 10,8 Millionen Mark über 16525 km Cabel verfügt und practisch nur ein Arm der Eastern ist, da diese den grössten Theil (noch vor Kurzem ^{2/3}) der Actien in Händen hat, bis nach Durban in Natal und auf der anderen Seite von Capstadt bis nach Loanda hinauf, wo ihr bereits die Cabel der African Direct Company (6452 km bei 2,2 Millionen Mark Grundcapital) entgegenkommen, die von St. Vincent, einer der Capverdischen Inseln, ausgehend, viele Orte der Westküste bis nach Loanda hinab miteinander verbinden. Alle die genannten Gesellschaften stehen vollkommen unter dem Einfluss der Eastern Company, die in den Actien fremder Gesellschaften über 17 Millionen Mark angelegt hat. Natürlich ist auch die West African Telegraph Society, deren Linien in einer Länge von 5522 km von Dakar

am Senegal bis Loanda reichen und somit von dem Netz der Eastern Company umschlossen werden, völlig von dieser abhängig. Endlich arbeitet, und das ist noch das Wichtigste, die Eastern in genauer Verbindung mit der grossen Western Telegraph Company, die aus einer Verschmelzung der Brazilian Submarine und der Western and Brazilian Telegraph Company hervorgegangen ist. Diese Gesellschaft gebietet nämlich bei einem Grundcapital von mehr als 50 Millionen Mark nicht bloss über die grossen Verbindungslinien nach Südamerika von Caracavellos bei Lissabon über St. Vincent (Capverdische Inseln) nach Pernambuco, sondern auch über die Cabel der südamerikanischen Ostküste, die im Norden bis Para an Amazoneenstrom, im Süden bis Montevideo reichen. Die Gesamtlänge ihrer Linien beträgt etwas über 25 000 km. Fasst man Alles zusammen, so ergibt sich Folgendes:

Eastern Company allein	48 087 km
Direct Spanish	1 318
Black Sea	625
African Direct	5 451
Eastern and S. African	16 525
Europe and Azores	1 953

Zusammen 73 959 km

Die Eastern Company verfügt also über rund 74000 km Cabel, wobei noch zu beachten ist, dass die Zahlen aus dem Jahre 1897 stammen; seitdem sind noch über 12000 km neu hinzugekommen, vor Allem die grosse Verbindung über St. Vincent-Ascension-Helena mit der Capstadt, die in diesen Tagen vollendet ist. Nimmt man endlich noch die West African und die Western Telegraph Company hinzu, so ergibt sich für diese Gruppe eine Gesamtcabellänge von annähernd 110000 bis 120000 km, die mit einem Grundcapital von 200 Mill. Mark betrieben werden. Geleitet werden alle diese Gesellschaften von einem einzigen Mittelpunkte aus: Winchester House in der Old-Broadstreet zu London.

Jenseits von Ostindien beginnt das Reich der Eastern Extension, Australasia and China Telegraph Company. Ihre Cabel laufen von Madras quer über den Bengalischen Meerbusen nach Penang und von da bis Singapur, welches den Knotenpunkt ihres ganzen Systems bildet. Von hier reichen ihre Linien bis Hongkong, wo ein Seitencabel nach Manila und Cebu auf den Philippinen abzweigt, und weiter nördlich bis Shanghai hinauf. Eine zweite Verbindung zwischen Hongkong und Singapur geht über die kleine Insel Labuan im Norden von Borneo. Eine dritte Hauptlinie erreicht von Singapur aus Batavia und eine vierte Banjoewangi am östlichen Ende von Java. Von hier strahlen drei Cabel aus, die die Anknüpfung Australiens an das System bewirken; zwei davon gehen von Banjoewangi bis Port Darwin, eines bis Broome an der Nord- und Nordwestküste des australischen Continents. Auch die Verbindungen von Tasmanien und Neuseeland mit dem Festlande gehören der Gesellschaft, die somit, abgesehen von dem kleinen französischen Cabel Queensland-Neucaledonien, die alleinige Herrscherin in den südostasiatischen und australischen Gewässern ist. Ihr Grundcapital beträgt 59 Mill. Mark, die Gesamtlänge ihrer Cabel 34689 km; die Leitung des ganzen Betriebes erfolgt vom Hauptamt in London, das sich ebenfalls im Winchester House in Old-Broadstreet befindet. Neben diesen Riesengesellschaften treten die übrigen mehr zurück, unter denen jedoch für uns die Grosse Nordische Telegraphengesellschaft in Copenhagen insofern eine grössere Wichtigkeit hat, als mit Hülfe ihrer asiatischen Cabel (6410 km), die von Wladiwostok, dem Endpunkt der russisch-sibirischen Landlinien, ausstrahlen, eine von englischer Aufsicht unabhängige Verbindung mit dem fernen Osten möglich ist. Ferner giebt es in Mittelamerika verschiedene Gesellschaften, die die Verbindung der Antillen untereinander und mit dem Festland besorgen, und deren Netze sich gegenseitig durchkreuzen. Es sind dies neben der Cuba Submarine Tel. Comp., die sich aller-

dings auf Cuba beschränkt, die West India and Panama Tel. Comp. mit 9594 km Cabellänge und die französische Société des câbles télégraphiques (7253 km), deren westindische, an der Küste von Venezuela und Guyana bis nach Brasilien hinreichende Linien neuerdings, wie bereits bemerkt, in eine directe Verbindung mit den transatlantischen Cabeln der Gesellschaft gebracht ist. Auf der amerikanischen Pacific-Küste ferner verfügt die amerikanische Central and South American Tel. Co. über etwa 13 650 km Cabel, die bis Valparaiso hinabreichen und hier theilweise mit den Linien der englischen West Coast of America Telegraph Co. von Lima bis Concepcion concurriren. Um die Uebersicht zu vervollständigen, wäre endlich noch die englische South American Cable Company zu nennen, die ein directes Cabel von der Senegal-Mündung bis zu der kleinen Insel Fernando Noronha an der brasilianischen Küste und von da bis Pernambuco (3795 km) besitzt.

Die meisten dieser Gesellschaften nun machen gute, manche sogar sehr gute Geschäfte. Das im Einzelnen zu erweisen, würde zu weit führen, vielmehr muss es genügen, die Geschäftslage einiger weniger und ihre Entwicklung in den letzten zehn Jahren genauer zu prüfen, und dazu sind fünf der grössten ausgewählt, zwei nordatlantische, die Anglo American und die Commercial Cable Company, eine südatlantische, die Brazilian Submarine Tel. Co., endlich die beiden wichtigsten, die den Osten und den Süden beherrschen: die Eastern und die Eastern Extension Company.

	1899	
	Cabellänge km	Reineinnahme M.
Anglo American	22 765 (19 127)	5 470 943 (3 944 254)
Commercial Cable Comp.	16 796 (12 795)	4 941 573 (4 558 365)
Brasil Submarine Tel. Co.	13 681 (13 681)	3 805 348 (4 197 995)
Eastern Telegraph Co.	48 087 (38 148)	12 346 806 (9 883 507)
Eastern Extension Australasia and China Comp....	33 000 (22 512)	7 295 083 (7 471 767)

Die von obenstehenden Gesellschaften ausgezahlten Dividenden in geschehener Reihenfolge aufgezählt: 7% (8); 7% (7½); 7% (6¼); 7% (7).

(Die in Klammern befindlichen Zahlen geben über das Ergebniss im Jahre 1888/89 Aufschluss, also 10 Jahre früher. D. R.)

Schiffbau.

Probefahrt. Am 2. Juni machte der auf der Werft des Bremer Vulcan, Schiffsbau und Maschinenfabrik in Vegesack, für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« neuerbaute Dampfer »Dortmund« seine Probefahrt. Dieselbe fiel in allen Theilen zur vollsten Zufriedenheit der Rhederei aus; der Dampfer wurde bereits auf See von der Direction der Gesellschaft »Argo« übernommen und trat gleich seine erste Reise nach Köln an, um in die Linie Köln-Petersburg, welche am 1. Mai vorigen Jahres von der Argo-Gesellschaft neu eröffnet wurde, eingereiht zu werden. Der neue Dampfer ist der neunte, welchen der Bremer Vulcan für die Gesellschaft »Argo« geliefert hat. Er ist 232 Fuss lang, 33 Fuss breit und 20 Fuss hoch und hat eine Tragfähigkeit von circa 1500 Tons. Eine dreifache Expansionsmaschine von 600 indicirten Pferdestärken ertheilt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von ca. zehn Meilen.

Stapellauf. Für die Deutsch-Australische Dampfschiff-Gesellschaft in Hamburg wurde am 31. Mai auf der Werft von Sir Raylton Dixon & Co. in Middlesbrough ein neuer Stahlfrachtdampfer zu Wasser gelassen, welcher den Namen »Bergedorf« erhielt. Der Neubau ist für Lloyd's höchste Classe nach dem Spardecksystem mit langer Poop und Back aus bestem Stahl construirt. Bei einer Länge von 403 Fuss und einer Breite von 47 Fuss 8¼, Zoll ist das Schiff 31 Fuss tief und im Stande, 6800 Tons Schwergut zu tragen. Der Brutto-Raumgehalt beträgt 5200, der Netto-Raumgehalt 3400 Tons. Das mit einem über die ganze Länge sich erstreckenden Doppelboden versehene Schiff ist durch sechs wasserdichte Schotten getheilt, die oberen Decks sind aus Stahl und Eisen construirt. Die treibende Kraft liefert eine dreifache Expansionsmaschine von 3000 indicirten Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Seemeilen verleihen sollen. Der Dampf hierzu wird in vier grossen Einfachender Stahlkesseln, die auf 180 Pfund Arbeitsdruck concessionirt sind, erzeugt.

Vermischtes.

Die Ergebnisse des Fischfangs in diesem Frühjahr werden, was die Nordsee anbetrifft, als nicht sehr zufriedenstellende, die Fänge bei Island als bessere bezeichnet. Ueber die Ausichten im Sommer kann noch nichts bestimmtes gesagt werden, da die Fänge von dem Wetter, der Wasserwärme und den Strömungen abhängig sind. Sollte die Ausbeute in der Nordsee eine reiche werden, so würden sich die Fischdampfer grösstentheils hierherziehen, voraussichtlich jedoch würde regelmässig bei Island weiter gefischt werden. Von Interesse ist es, dass in diesem Jahre Fischdampfer nach der Bäreninsel nicht gehen werden und in Bezug auf die Einrichtung der Fischdampfer, dass man bis jetzt noch nicht dazu geschritten ist, diese mit Kühlkammern zu versehen, während sie in England neuerdings mit dieser Verbesserung gebaut werden. Sowohl vom Fischmeister in Geestemünde wie den Vertretern der Rhederei wird betont, dass die Kenntniss der Seekarten und besonders des Strassenrechtes auf See bei unseren Fischern theilweise alles zu wünschen übrig lasse, weil nur ein geringer Theil den Beruf des Seefischers von Jugend ausübe und kennen lerne, der grössere Theil aber sich erst später aus den verschiedensten Berufsarten demselben zuwende. Selbst der Bestmann verstehe oft gar nichts von diesen Dingen. Der Lehrplan für die an Bord des Fischereikreuzers befindliche Fischerschule trägt diesem Bedürfniss bereits Rechnung und ist dieses ein neuer Beweis von der Nothwendigkeit dieses Kreuzers und seiner in mehr als einer Beziehung segensreichen Thätigkeit.

Ausgiebige Verwerthung von Fischfangplätzen. Bei einer Besprechung zwischen dem Commandanten unseres Fischereikreuzers mit einigen Vertretern der Fischereigenossenschaft, um die Wünsche der Interessenten bezüglich der Ausübung des Fischereischutzes zu erfahren, kam zur Sprache, dass der Fischereikreuzer für den Erfolg der Fischerei von grossem Nutzen sein könnte durch die Uebermittlung von Nachrichten an die Rhedereien über diejenigen Fangplätze, auf welchen die Ausbeute besonders ergiebig gewesen. Im Gegensatz zu den englischen Fischern herrscht bei den unsrigen die Gewohnheit, gute Fangplätze vor einander zu verheimlichen, ja selbst falsche Nachrichten darüber zu verbreiten, um sich lediglich allein den guten Ertrag derselben vorzubehalten, die Concurrenten

jedoch möglichst an der Mitausnutzung zu verhindern. Ein Fischdampferführer wird nicht so leicht den Platz verrathen, wo er einen guten Fang gemacht hat. Der der ganzen deutschen Fischerei hierdurch zugefügte Schaden ist ein grosser um so mehr, als die Dampfer diese Plätze, wenn sie sie wieder aufsuchen wollen, oft selbst nicht wiederfinden, oder falls es ihnen doch glückt, die Fische dann häufig weiter gezogen sind. So kommt es, dass der Fischreichthum mancher Plätze lange nicht immer der Allgemeinheit so zu Gute kommt, wie es bei einem weniger selbstsüchtigen Verfahren der Fall sein könnte. Dem Uebelstande dieses mangelhaften Nachrichtenwesens soll versucht werden, dadurch entgegenzutreten, dass der Kreuzer die Ergiebigkeit der verschiedenen Fangplätze auf seinen Kreuztours in Erfahrung zu bringen sucht und im günstigen Falle entsprechende Telegramme absendet.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. Mai 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 776 Schiffe, dar. 376 Dampfer (incl. Schlepper) und 400 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt theilten sich, nach Flaggen geordnet: 594 deutsche, 106 skandinavische (schwedische, norwegische und danische), 32 holländische, 31 englische, 8 russische, 4 belgische und 1 portugiesisches Schiff.

In Sachen des Berlin-Stettiner Grossschiffahrtsweges haben der Magistrat, die Stadtverordnetenversammlung, die Corporation der Kaufmannschaft, sämtliche politische, gewerbliche und Arbeitervereine von Stettin eine Petition an die preussische Staatsregierung gerichtet. Aus dieser Petition heben wir folgende Stellen hervor:

»An die königliche Staatsregierung wendet sich in Sachen des Berlin-Stettiner Grossschiffahrtsweges Stettins gesammte Bürgerschaft mit einem dringlichen Bittgesuch. Gedeihen oder Untergang unseres Handels und damit das Blühen oder die Verkümmern unserer Stadt hängen davon ab, ob der Grossschiffahrtsweg Berlin-Stettin sofort in Angriff genommen und mit aller nur möglichen Beschleunigung ausgeführt wird oder nicht. Zu derselben Zeit, wo Gesamt-Deutschlands Handelsverkehr und in erster Reihe der Hamburgs gewaltig anwuchs, ist der Verkehr Stettins stehen geblieben, wo er 1891, also vor 9 Jahren, stand, ja heute ist er allem Anschein nach bereits im effectiven Rückgange begriffen. Und nun soll am 16. Juni der Elb-Trave-Canal eröffnet werden. Kommt die in der Thronrede versprochene Vorlage über den Grossschiffahrtsweg jetzt nicht mehr an den Landtag, so geht auch das laufende Jahr für die Ausführung des Canals abermals verloren, und Stettins Martyrium wird zwecklos abermals um ein Jahr verlängert. Stettins Bürgerschaft mag und kann nicht glauben, dass die königliche Staatsregierung hierfür die Verantwortung zu übernehmen vermöge, und darum haben sich die Unterzeichneten, Vertreter aller Berufsclassen und Parteien, ungeachtet dessen, was sie sonst trennen mag, vereinigt zu diesem Noth- und Hilfescrei in letzter Stunde und bitten die königliche Staatsregierung: 1. die Vorlage, betreffend den Grossschiffahrtsweg Berlin-Stettin unverweilt an den Landtag zu bringen und ihre sofortige Erledigung dort zu betreiben, sowie 2. nach erfolgter Bewilligung den Bau dieser Wasserstrasse ohne Verzögerung in Angriff zu nehmen und mit allen verfügbaren Mitteln so sehr wie irgend möglich zu beschleunigen.«

Canaltarife für die Benutzung des Elbe-Trave-Canals sind durch das Gesetz- und Verordnungsblatt publicirt. Die Tarife sind in drei Kategorien eingetheilt und zwar 1. für Schiffahrts- und Flössereiabgaben, 2. für das Ufergeld, welches als Entgelt für die Benutzung der zwischen der Geniebrücke und der Lauenburger Schleuse gelegenen Anlegestellen am Elbe-Trave-Canal zu entrichten ist, und 3. für die Schleppkähne, welche bei Benutzung der vom Staate Lübeck betriebenen oder zugelassenen Schleppdampfer auf dem Elbe-Trave-Canal zu entrichten sind. — Bezüglich der unter 1 genannten Abgaben werden bei jedesmaligen Durchfahren der beiden Endschleusen erhoben von Schiffen von je 5 Tonnen Tragfähigkeit, beladen mit allgemeinen Kaufmannsgütern 40 Pf., beladen mit minderwerthigen Gütern (Asche, Brennmaterial, Ziegelsteine, etc.) 20 Pf., leer 1 Pf. Von Flößen von je 9 qm der Oberfläche 1. von beschlagenen Hölzern (Quadratholz) 10 Pf., für anderes Holz 13 Pf. Mindestabgabe für jedes beladene Schiff ist 3 Mk., für das leere Schiff mindestens 1 Mk. Jedes Schiff, welches nicht durch die vom Lübeckischen Staate geschaffenen oder zugelassenen Schlepprichtungen fortbewegt wird, hat für jede Verschleusung 2 Mk. zu entrichten. Personendampfer haben, auch wenn sie leer sind, den höchsten Tarifsatz zu zahlen. Es sind diesem Tarife offenbar die Sätze des Tarifs für die märkischen Wasserstrassen zu Grunde gelegt, der von der preussischen Regierung, welche über die Höhe der Tarife mit Lübeck zusammen zu befinden hat, als maassgebend betrachtet sein dürfte. An Liegegeld (Ufergeld) nach dem zweiten Tarif sind für jede Tonne Ladefähigkeit 6 Pf. resp. 3 Pf. (zweite Güterklasse), für jedes Floss pro Quadratmeter Fläche 2 Pf. zu entrichten. An Schlepplöhnen sind festgesetzt von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 50 Tonnen und weniger 15 Mk., jede weitere 25 Tonnen mehr eine Mark mehr. Die regelmässigen Durchgangsschleppzüge müssen stattfinden, wenn an Schlepplohn mindestens 30 Mark gezahlt werden. Den Schleppbetrieb auf dem Canal hat sich Lübeck vorbehalten und gedenkt diesen in eigene Regie zu nehmen.

Im Jahre 1899 sind im Hafen von Valparaiso 831 Dampfer und 207 Segler, zusammen also 1038 Schiffe von 1327 782 R.-T. gegen 1108 Schiffe von 1346 304 R.-T. im Vorjahre angekommen. Unter deutscher Flagge fuhren 109 Dampfer und 24 Segler, zusammen 133 Schiffe von 276 837 R.-T. gegen 143 Schiffe von 282 532 R.-T. im Jahre 1898.

Ausgelaufen sind aus dem Hafen von Valparaiso 841 Dampfer und 201 Segler, zusammen 1042 Schiffe von 1324 362 R.-T. gegen 1105 Schiffe von 1333 913 R.-T. im Jahre 1898. An deutschen Schiffen befanden sich hierunter 108 Dampfer und 22 Segler, zusammen 130 Schiffe von 270 297 R.-T. gegen 141 Schiffe von 277 974 R.-T. im Vorjahre.

An der Anzahl und dem Tonnengehalt der im Jahre 1899 in sämtlichen Häfen Chiles eingelaufenen Schiffe — für 1899 liegen diese Ziffern noch nicht vor — war die deutsche Flagge, wie folgt, theilhaftig:

	Anzahl	Tonnengehalt
Dampfer aus dem Auslande kommend...	24,7 %	29,2 %
Segler „ „ „ „ „ „ „ „	19,5 „	24,3 „
Dampfer in der Küstenschiffahrt	7,9 „	12,0 „
Segler „ „ „ „ „ „ „ „	5,4 „	12,6 „

Nach einer chilenischen Zeitungsnachricht soll der Aussenhandel Chiles ohne Küstenbandel im Jahre 1898 5 001 265 £ an Frachten bezahlt haben.

(Nach einem Berichte des Kaiserlichen General-Consuls in Valparaiso.)

Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen während des Jahres 1899. Nach den Veröffentlichungen der Hafenverwaltung von Antwerpen bezifferte sich der Seeschiffsverkehr in diesem Hafen während des Jahres 1899, Eingänge und Ausgänge zusammen, auf 10 772 Schiffe mit einem Raumgehalt von 13 589 582 Reg.-Tons gegen 10 444 Schiffe von 12 902 004 Reg.-Tons im Jahre 1898.

Eingelaufen sind 1899 5420 Schiffe von 6 842 163 Reg.-Tons, worunter 5118 Fahrzeuge von 6 536 520 Reg.-Tons in Ladung und 302 Schiffe von 305 643 Reg.-Tons in Ballast oder leer. Im Vergleich zum Jahre 1898 hat die Zahl der eingelaufenen Schiffe um 222 und deren Raumgehalt um 426 662 Reg.-Tons zugenommen. Gegen 1890 beträgt die Zunahme der eingelaufenen Schiffe 888 und des Raumgehalts 2 324 465 Reg.-Tons. Der durchschnittliche Raumgehalt, welcher 1890 nur 999 Reg.-Tons betrug, ist in dem Zeitraum von 10 Jahren auf 1262 Reg.-Tons angewachsen.

Wie immer ist die britische Flagge unter den angekommenen Schiffen am stärksten vertreten, nämlich mit 3009 Fahrzeugen von 3 682 243 Reg.-Tons; die deutsche Flagge nimmt mit 892 Schiffen von 1 447 318 Reg.-Tons die zweite Stelle ein. Dann folgen Belgien mit 358 Schiffen von 484 799 Reg.-Tons, die Niederlande mit 167 Schiffen von 182 551 Reg.-Tons, Norwegen mit 249 Schiffen von 180 023 Reg.-Tons, Japan mit 40 Schiffen von 163 065 Reg.-Tons und Dänemark mit 178 Schiffen von 157 902 Reg.-Tons und dann die übrigen Flaggen.

Ausgelaufen sind 1899 im Ganzen 5352 Schiffe von 6 747 419 Reg.-Tons, worunter 4153 Fahrzeuge von 4 828 759 Reg.-Tons in Ladung und 1199 von 1 918 660 Reg.-Tons, dem Raumgehalt nach also mehr als ein Viertel in Ballast. 1898 betrug die Zahl der in Ladung ausgelaufenen Schiffe 4201 und ihr Raumgehalt 4 800 711 Reg.-Tons, während 1045 Schiffe von 1 685 792 Reg.-Tons in Ballast den Hafen von Antwerpen verliessen.

Die beträchtliche Verkehrssteigerung des Jahres 1899 hatte zur Folge, dass die Quai-Anlage und Hafenbassins noch mehr überlastet wurden als das schon seither der Fall war. Diese Ueberlastung, zu der in den letzten Monaten des Jahres noch eine Stockung im Eisenbahntransport kam, beunruhigt den Handel Antwerpens umso mehr, als die Arbeiten an den südlichen Quais (2000 m stromauf von Antwerpen) nur langsam vorschreiten und die Frage der Ausdehnung der Hafenanlagen nach Norden noch unentschieden bleibt. Verschiedene Rhedereien haben bereits den Hafen verlassen und andere drohen ihm zu folgen.

(Nach einem französischen Consulsatsbericht, abgedruckt im *Moniteur Officiel du Commerce*.)

Der Schiffsverkehr Hulls, einschliesslich der Küstenfahrt, wurde im Jahre 1899 durch 5770 eingehende Schiffe von 3 032 115 Reg.-Tons und durch 5685 ausgehende Schiffe von 3 011 197 Reg.-Tons vermittelt. Im Vorjahre waren 5487 Schiffe von 2 973 633 Reg.-Tons ein- und 5511 Schiffe von 2 957 972 Reg.-Tons ausgegangen. Die deutsche Flagge war mit 183 Schiffen von 135 322 Reg.-Tons gegen 151 Schiffe 93 552 Reg.-Tons im Jahre 1898 im Hafen von Hull vertreten.

Im Hafen von Halmstad liefen im Jahre 1899 1614 Schiffe von 173 799 Reg.-Tons ein, von denen 231 Schiffe von 26 929 Reg.-Tons die deutsche Flagge führten. Den Hafen verliessen im Ganzen 2036 Schiffe von 178 881 Reg.-Tons, worunter sich 240 deutsche Schiffe von 23 532 Reg.-Tons befanden.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 31. Mai abgehaltenen Versammlung wurden 7 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge wurde über einen Artikel aus einer hiesigen Tageszeitung verhandelt, betr. 14. General-Versammlung der Seeberufsgenossenschaft. Nach dem Berichte zu urtheilen sind in dieser General-Versammlung zu der Frage der Tiefadelinie der Seeschiffe von einem hiesigen Rheder Behauptungen aufgestellt worden, die den Thatsachen und der seemännischen Erfahrung nicht entsprechen. Der Verein wird sich mit dieser Angelegenheit noch weiter beschäftigen. Sodann wurde aus der »Hansa« eine Erklärung des Vorstandes des hiesigen Vereins Deutscher Seeschiffer verlesen, laut welcher die zwischen beiden Vereinen bestehende Entfremdung auf die Taktik und das Benehmen des Vorsitzenden unseres Vereins zurückzuführen sei. Ohne weiter auf diese Erklärung eingehen zu wollen, beschloss die Versammlung mit allen gegen zwei Stimmen, welche letztere eine Erwiderung überhaupt für unnöthig hielten, dem Vorstände des Schiffervereins zu erklären, dass die Taktik und das Benehmen des Vorsitzenden im Auftrage und im Interesse unseres Vereins geschehe und dass sich der Schifferverein wohl oder übel damit abzufinden habe, solange als die Mitglieder unseres Vereins beides zu verstehen und zu würdigen wüssten. Verhandelt wurde weiter über eine interne Frage und hierauf eine Ersatzwahl für 6 Herren zum Verwaltungsrathe vorgenommen, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Kautschou«.
Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Mentagu«, »Espiegle«, »Success«, »Siren«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«, »Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sllomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sllomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1900. No. 24.

Hamburg, den 16. Juni.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Zweihöhenproblem in elementarer Darstellung. — Tiefladelinie. — See-Berufsgenossenschaft. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Die Vollendung des Elbe-Trave-Canals. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

Auf dem Ausguck.

In letzter Nummer war die Eingabe abgedruckt, welche die Behörden Stettins in Gemeinschaft mit den Vertretern der meisten dort wohnhaften Erwerbsclassen an die preussische Regierung gerichtet haben, damit der Bau des schon lange geplanten **Grossschiffahrtsweges Stettin-Berlin** möglichst bald in Angriff genommen werde. Aus der Eingabe geht rückhaltslos hervor, dass die Unterzeichneten, also die gesamte Einwohnerschaft, das weitere Gedeihen der ersten Seestadt Preussens von der Herstellung jenes Canals abhängig machen. Ist diese Behauptung der Stettiner richtig, was man angesichts der aus allen Volksschichten sich rekrutirenden Petenten kaum bezweifeln darf, dann war die Regierung, falls sie ihre Erwägungen überhaupt mit der Stimmung des Volkes in Uebereinkunft zu bringen versucht, gezwungen, den ausgesprochenen Wünschen erforderliche Rechnung zu tragen. So denkt der Unterthan. Wer jedoch die am 7. Juni im preussischen Abgeordnetenhaus vom Minister der öffentlichen Arbeiten in Zusammenhang mit dem Grossschiffahrtsweg gehaltene Rede liest, entdeckt, dass beschränkter Unterthanenverstand von den Aufgaben einer Regierung eine völlig verkehrte Auffassung haben kann. Der dringende Wunsch der Stettiner — der nach der Eingabe zu urtheilen in der laufenden Session erledigt werden müsste,

wollte man »das Martyrium Stettins nicht zwecklos abermals um ein Jahr verlängern« — kann erst in nächster Session und zwar nur in Gemeinschaft mit dem Mittellandcanal berücksichtigt werden. Was Das aber bedeutet, weiss Jeder zu beurtheilen, der den gegen das Canalproject gerichteten Widerstand kennt, an dem die Vorlage schon einmal scheiterte. Aus den am 7. Juni gehaltenen Reden der Conservativen, also der damaligen Canalgegner, geht keineswegs eine Aenderung ihrer Gesinnung hervor. Das Resumé ist somit: »Zur Vorlage des Grossschiffahrtsweges wird der Landtag frühestens im Frühjahr 1901 Stellung nehmen und der Canalbau wird im allergünstigsten Falle erst Ende nächsten Jahres in Angriff genommen werden können. In der Zwischenzeit übt der Elbe-Trave-Canal, der dann schon länger als ein Jahr im Betrieb ist, den von seinen Interessenten erhofften Einfluss aus, der nicht gerade dazu angethan sein dürfte, Stettins im Niedergang begriffenen Seeverkehr zu heben.« — Soweit Hamburgs Handel hierbei in Betracht kommt, wird der preussische Regierungsbeschluss auf ihn eher fördernd als schädigend wirken. Als eine zwar in Hamburg herausgegebene sonst aber die ganze deutsche Schifffahrt mit gleichem Interesse behandelnde Zeitschrift, beklagen wir, wie seiner Zeit bei der Befeuierungsangelegenheit von Arcona, Helgoland, des Fehmarnbeltes und bei der Versandung des Hafens von Memel, so auch hier, die

recht müssige Antheilnahme, welche die preussische Regierung den Wünschen der Bewohner an ihrer Wasserkante entgegenbringt. Einfach zu behaupten, dass die Forderungen der preussischen Küstenbewohner an maassgebender Stelle kein Echo finden, wäre allerdings unrichtig, nur dauert es in allen Fällen auffallend lange, ehe man die Wirkung des Wiederhalls in Volkskreisen also in der Praxis verspürt.

Der an anderer Stelle veröffentlichte **Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft**, bezw. sein erster Theil über die Organisation der Corporation, giebt zu einigen Bemerkungen Anlass. Bekanntlich ist in jeder Section der Genossenschaft ein Schiedsgericht mit der Befugnis vorgesehen, Beschwerden versicherter Seeleute bezw. deren Angehöriger über etwa zu gering bewilligten Schadenersatz oder Renten auf ihre Stichhaltigkeit hin zu prüfen. Ein derartiges Gericht setzt sich zusammen: aus 1 Vorsitzenden, 1 Stellvertreter, 1 Beisitzer und sowohl aus 2 Vertretern und deren Stellvertreter der Arbeitgeber, wie auch aus 2 Vertretern und deren Stellvertreter der Arbeitnehmer. Und mit diesen Vertretern der Arbeitnehmer im Schiffahrtsbetriebe wollen wir uns im Nachstehenden beschäftigen. Die sechs im Deutschen Reich eingesetzten Schiedsgerichte haben ihren Stand: in Papenburg, Bremen, Hamburg, Kiel, Stettin und Danzig. Die Vertreter der Arbeitnehmer in den aufgezählten Plätzen rekrutiren sich — wie Das ja auch folgerichtig sein muss — aus allen Arbeitnehmerkreisen im Seeschiffahrtsbetriebe, also sowohl aus Schiffsführern wie aus Matrosen und Heizern. Nur in Hamburg, wo das Schiedsgericht bei Weitem am häufigsten in die Lage kommt, über Beschwerden ein Urtheil zu fällen, ist eine Ausnahme gemacht. Hier finden sich unter Vertretern und Stellvertretern der Arbeitnehmer lediglich Personen aufgezählt, die dem Stande der Seeleute niederer Charge, vom Schiffsofficier abwärts, angehören bezw. deren Interessen vertreten. Für einige der dort mit Namen aufgezeichneten Herren ist die Interessenvertretung der eben erwähnten Seemannscategorien sogar Lebensstellung. Somit werden in Hamburg klagbare Schiffsführer, Seesteuerleute und Seemaschinisten im Schiedsgericht der Seeberufsgenossenschaft durch Personen vertreten, von denen Einige einen ganz hervorragenden Einfluss im Seemannsverband zu Deutschland ausüben, also in einer Corporation, die in Schiffsofficieren ihre prädestinirten Gegner sieht und dieses noch unlängst öffentlich bekundet hat. Wissen wir auch, dass bei einer Inanspruchnahme des Schiedsgerichtes das Urtheil der Arbeitnehmervertreter nicht allein ausschlaggebend ist, glauben wir ferner auch, dass

die für Hamburg aufgezählten Vertreter ernstlich bemüht sein werden, ein völlig objectives Urtheil zu fällen, so bleibt doch in Schiffsofficierskreisen ein bestimmter wohl erklärlicher Missmuth nach der Richtung hin vorhanden, dass ihre Rechte nicht von berufenen Personen gewahrt werden. Die zunächstliegende Frage ist nun, wesshalb haben die Schiffsführer und Schiffsofficiere unterlassen, als es Zeit war, aus ihren Reihen Personen namhaft zu machen, die sich zum Vertreter der Arbeitnehmer vor dem Schiedsgericht eignen? In allen anderen deutschen Seestädten ist es doch geschehen. Die Antwort lautet: »Es besteht in Hamburg ein höchst beklagenswerther Zwiespalt zwischen den verschiedenen Vertretungen der Schiffsführer bezw. Schiffsofficiere, wie er in keiner anderen deutschen Seestadt auch nur entfernt auftritt. Und dieses Missverhältniss hat dazu geführt, bei der letzten Wahl zu Arbeitnehmervertretern für das Schiedsgericht — die bis dahin ein früherer Schiffsführer und ein Seemaschinist waren — die Stimmen zu Gunsten der Seeleute niederer Charge zu zersplittern.« Eine Antwort auf die Frage, ob und wer für diese äusserst betrübende Erscheinung wohl verantwortlich zu machen sei, mögen die Leser selbst suchen. Die »Hansa« hält sich zwar befugt, auf diesen Uebelstand hinzuweisen nicht aber zur Beseitigung desselben die ersten Schritte zu thun, denn solche müssen von einsichtsvollen Betheiligten selbst unternommen werden.

Der erste Band eines sechsbändigen Werkes, das über das **wissenschaftliche Ergebniss der Schlitzenreise Fridtjof Nansen's** im hohen Norden Aufschluss geben wird, ist erschienen und hat in Kreisen, die in die Richtigkeit der astronomischen Beobachtungen des Forschers Zweifel setzten, Enttäuschung insofern hervorgerufen, als nähere Angaben über den zurückgelegten Weg fehlen. Dr. Nansen erwähnt im Vorworte, dass eine Karte, welche über die Route Aufschluss giebt, erst dem zweiten Bande beigegeben werden wird. Diese Mittheilung hat Mr. Plumstead, den Hauptwidersacher von Dr. Nansen veranlasst, seinem Unwillen im »Nautical Magazine« Luft zu machen. Bemerkte muss vorher werden, dass Herr Plumstead dreimal in der genannten Zeitschrift und zweimal im Londoner »Daily Chronicle« Nansen vorgeworfen hat, dass zwischen den Angaben in seinem Buche »Im hohen Norden« und denen in mehreren längeren Abhandlungen im »Daily Chronicle« unvereinbare Widersprüche hervorgetreten seien. Widersprüche, die den Schluss zulassen, dass Nansen überhaupt nicht gewusst hat, wo und wann er sich an dieser oder jener Position befunden habe. Dr. Nansen antwortete (ebenfalls im »Daily Chronicle«) im Juli 1899, seine Zeit sei

zu kostbar, solche Vorwürfe zu lesen oder gar zu beantworten. Jedoch wolle er bemerken, dass die erwähnten Widersprüche durch mangelhafte Verbesserung seiner vorgenommenen Correcturen in der Uebersetzung entstanden seien. Gegen diese Behauptung wandte sich der Verleger des Buches mit der Bemerkung, dass Nansen's Angaben nach jener Richtung unzutreffend seien. Darauf zog Herr Plumstead folgendes Facit: »Es ist Nansen unmöglich nachzuweisen, dass er überhaupt das früher von Julius Payer entdeckte Wilzeck-Land passiert hat. Sei seine (Mr. Plumstead's) Schlussfolgerung unrichtig, so möge ihn die »Royal Geographical Society« berichtigen oder sie möge Dr. Nansen veranlassen, sich von diesem Vorwurfe zu befreien.« Diese Worte wurden am 4. August vorigen Jahres geschrieben und im »Daily Chronicle« veröffentlicht. Da nun bis zur Herausgabe der Aprilnummer des »N. M.« weder von der geographischen Gesellschaft noch von Nansen eine Antwort erfolgt war und mittlerweile die Wellman'sche Expedition mit der Kunde heimgekehrt ist, das von Julius Payer entdeckte Land genau in der vom grossen österreichischen Forscher angegebenen Position gefunden zu haben, während Nansen fortgesetzt behauptet, dort sei kein Land, so ist eine gewisse Neugierde über die im zweiten Bande des Nansen'schen Werkes in Aussicht gestellte Karte wohl zu verzeihen. Mr. Plumstead ist aber nicht nur neugierig, er ist auch sarkastisch in Folge seiner wiederholten Bemühungen, den Ruf unseres Landsmannes, Payer, gegenüber Nansen's Behauptungen zu rehabilitiren. So wendet er sich an die Leser des »N. M.« mit den Worten: Die Veröffentlichung im zweiten Bande des Nansen'schen Buches wird den Seeleuten grosse Offenbarungen bringen. »Sie werden u. A. daraus ersehen, dass es, um möglichst genaue Positionen bestimmen zu können, gleichgültig ist, ob der Chronometer richtig oder eine halbe Stunde verkehrt geht; es wird ihnen klar gemacht werden, dass derselbe Chronometer zur selben Zeit richtig und auch 26 Minuten verkehrt sein kann; sie werden Gelegenheit haben eine ganz originelle Art von Bestockrechnung nach Koppelung und nach Gestirnsbeobachtungen kennen zu lernen und sie werden zum Schluss erfahren, dass über alle diese Wunder ein Mann (nämlich Nansen im Jahre 1898) der höchsten wissenschaftlichen Gesellschaft des Ver. Königreichs Vorträge halten durfte, ohne gefragt zu werden, was er eigentlich gemeint hat.« — Wir werden nach Veröffentlichung des wiederholt erwähnten zweiten Bandes auf das Thema zurückkommen.

Der »S. G.« wird von dem Führer des britischen Dampfers »Ness«, Capitän John Mathias, über ein

bedeutendes Areal gesichteter **Eisfelder im nördlichen Stillen Ocean**, unweit der japanischen Küste geschrieben. Diese Mittheilung verdient unter deutschen Seelenten möglichst verbreitet zu werden, weil treibendes Eis in grösseren Massen in jener Gegend eine ausserordentlich seltene Erscheinung ist und weil eine stetig wachsende Zahl deutscher Seeschiffe an der nördlichen ostasiatischen Küste fährt. Capitän Mathias legt seiner Beobachtung auch insofern grössere Bedeutung bei, als in allen Karten und Segelhandbüchern, die ihm zur Verfügung standen, über eine Eisgefahr wenig oder nichts gesagt ist. Findlays »sailing directory«, der bewährteste Rathgeber, spricht sich über Eiserscheinungen im nördlichen Pacific in folgender Weise aus: »Treibeis hat geringen oder gar keinen Einfluss auf die Navigirung im Nord Pacific-Ocean, dessen nördlicher Rand (border) so zu sagen frei von Eis ist. Ausgenommen einige seltene Fragmente, die sich in engen Passagen aufstauen oder nach südlicher Richtung durch starke Winde vertrieben werden. Der südliche Theil, entlang der Küste der Aleuten wird selten wenn überhaupt jemals durch Eis gestört.« Durch Beobachtungen, welche der englische Schiffsführer aber in jener Region Gelegenheit hatte zu machen, wurden die Mittheilungen des Segelhandbuchs Lügen gestraft. Der Dampfer »Ness« befand sich auf einer Reise von Portland (Or.) nach Wladiwostok. Am 18. März, 2 Uhr Morgens, auf 42° 36' Nord und 146° 18' Ost berührte das Schiff das erste grössere Eisfeld. In Zwischenräumen von einigen Seemeilen, die eisfrei waren, hatte der Dampfer bis zur Position 42° Nord 144° 25' Ost (Cap Yerimo in rw. N. 75° W. gepeilt) Eisfelder oder Eisstücke in Sicht oder unmittelbar an seinen Seiten. Nach seiner Ankunft in Wladiwostok erfuhr Capitän Mathias, dass mehrere vor ihm angekommenen Schiffe ein gleiches Schicksal getheilt hatten, und dass ein Doppelschraubendampfer in einem 100 Seemeilen langen Eisfeld zwei Schraubenflügel verloren und den Bug stark beschädigt hatte.

Die in Liverpool domicilirte »Mercantile Marine Service Association« hielt Ende Mai ihre Jahresversammlung ab, in der hauptsächlich die wachsende **Zunahme ausländischer Seeleute auf britischen Schiffen** besprochen wurde. Das anwesende Parlamentsmitglied Mr. Charles M'Arthur lieferte zu diesem Gegenstand einiges Material, das noch nicht in weiten Kreisen bekannt sein dürfte. Seine Angaben haben, da sie aus dem Staatsarchiv stammen, Anspruch auf Authenticität. Mr. M'Arthur stellte fest, dass der Procentsatz ausländischer Seeleute auf britischen Handelsschiffen seit 1858 folgendermaassen ständig zugenommen hat. Im

angezogenen Jahre betrug die Anzahl Ausländer 7 %; in 1868 — 11; 1878 — 13; 1888 — 14 und 1898 — 23 %. In ähnlichem Maasse, wie dieser Procentsatz wuchs, fiel die Anzahl der jährlich eintretenden »Apprentices« und zwar betrug sie 1858 — 5578; 1868 — 4975; 1878 — 4155; 1888 — 2414 und 1898 — 2359. Diese, im Sinne des Vortragen den und seines Auditoriums, wenig erfreulichen Angaben veranlassen die Mitglieder dem Handelsamt eine Resolution einzureichen, in der um eine Vermehrung der Schulschiffe und um die Einführung eines Subventionsgesetzes nach der Richtung hin ersucht wird, dass britische Segelschiffs-Rheder für jeden ausgebildeten Seemann eine staatliche Prämie erhalten. Zu den Maassregeln, welche das Handelsamt bisher getroffen hat, um besseren Elementen das Einschlagen der niederen Seemanns-carrière wieder werthvoll erscheinen zu lassen, zählt Mr. M'Arthur unterallseitiger Zustimmung der anwesenden Schiffsführer und Seesteuerleute auch diejenige, welche die Vereinigung aller Abmusterungsbescheinigungen (discharges) in ein Buch nebst Beifügung der jeweiligen Führungszeugnisse bestimmte. Wir haben schon früher auf Seite 231 über diese Verordnung des Handelsamtes berichtet und daran die Bemerkung geknüpft, dass eine ähnliche Aufnahme in den Entwurf unserer Seemannsordnung auf hartnäckigen Widerstand in gewissen Kreisen unserer seemännischen Bevölkerung stossen würde. Jene Bemerkung hat einen Leser der »Hansa« bestimmt, uns zu antworten: »Dass ein solcher Widerstand auch vollkommen gerechtfertigt sei.« Hier anknüpfend sei bemerkt, dass ein Urtheil über den Handelsamtserlass selbst, gar nicht von uns gefällt ist, sondern nur eine Gegenüberstellung der socialen Verhältnisse britischer Seeleute zu deutschen beabsichtigt war.

Die im August 1898 von Capt. Toggenbrock in der »Hansa« veröffentlichten, beachtenswerthen Mittheilungen über die **Stromverhältnisse des Congo-stromes** haben durch einen kürzlich von der englischen Admiralität herausgegebenen Bericht, mit dem Titel »Undercurrents of the River Congo, West Africa«, eine werthvolle Ergänzung erfahren. Die Lothungen sind in der zweiten Hälfte des letzten Jahres vorgenommen. Vorzügliche Lothinstrumente, gehandhabt von erfahrenen Seeleuten unter Leitung des auf diesem Gebiete mit grosser Sachkenntniss ausgestatteten Corvetten Capitäns H. E. Purey-Cust leisten die Gewähr, dass wir es mit genauen Beobachtungen zu thun haben. Zahlreiche Tabellen, Tafeln und Karten erleichtern es dem Praktiker den Nutzen aus der Arbeit zu ziehen, welcher für ihn bei ihrem Beginne beabsichtigt war.

Das Zweihöhenproblem in elementarer Darstellung.

Von Th. Lünig, Königl. Navigationslehrer.

Es ist eine in seemännischen Kreisen allgemein bekannte Thatsache, dass auf hoher See von den astronomischen Rechnungen, die zur Ortsbestimmung dienen, in der Regel nicht mehr ausgeführt werden, als zur sicheren Schiffsführung unumgänglich nothwendig sind. Ausser Meridianbreite, Chronometerlänge und Zeitazimuth, die, wenn angängig, täglich zu diesem Zweck benutzt werden, sind die übrigen Ortsbestimmungen seltene Gäste. Ein Grund dafür ist leicht zu finden, zeichnen sich doch die genannten nautischen Probleme durch die grosse Einfachheit ihrer Lösung vor den übrigen aus und werden infolge täglicher Uebung Gemeingut jedes Schiffsofficiers, ausserdem ist der Seemann kein Freund vom vielen Rechnen, er ist mehr Praktiker, als Theoretiker, und da die übrigen Probleme, zu deren Lösung er im Nothfalle seine Zuflucht nehmen muss, eine erheblich grössere Rechnung, andere Formeln und ganz besonders ungewohntes Nachdenken erfordern, so findet man nur verhältnissmässig wenige, die sich mit ihnen zu befreunden vermögen.

Es giebt aber auch noch andere, sehr gewichtige Gründe, die ihrer Verallgemeinerung hindernd entgegentreten, dahin gehört zunächst, ich möchte sagen, die übertriebene theoretische Spitzfindigkeit, mit der diese Probleme von vielen Gelehrten behandelt werden, wodurch sie dem in diesen Dingen weniger geschulten Seemann unverständlich bleiben. Wollen wir den neueren Methoden der Ortsbestimmung in jene Kreise Eingang verschaffen, für die sie ersonnen sind und denen sie grossen Nutzen bringen können, so müssen wir uns befleissigen, in die Vorträge ja nicht zu viel Gelehrsamkeit hineinzuflechten, sondern ihnen die Sache möglichst in elementarer Weise leicht und verständlich zu machen suchen. Dabin gehört z. B., dass bei der Ableitung der zur Lösung nothwendigen Formeln alle griechischen Buchstaben vermieden werden, denn die sind keinem Seemann geläufig; wünschenswerth, dass er uns folge und verstehe, so müssen wir auch in seiner Sprache schreiben und reden. Leider aber giebt es viele Schriftsteller, die, wenn sie für seemännische Zeitschriften arbeiten, bei Formelableitungen sich der griechischen Buchstaben mit Vorliebe zu bedienen pflegen, obgleich sie doch gut zu entbehren sind; dadurch bleiben sie dem grössten Theile ihres Leserkreises unverständlich. Ausser φ für Breite und δ für Declination, die man allenfalls noch gelten lassen könnte, weil

sie sich durch den häufigen, schon von der Schule her gewohnten Gebrauch gewissermaassen bei den Seelenten eingebürgert haben, sollte man in seemannischen Zeitschriften nur deutsche oder lateinische Buchstaben benutzen. Sodann sucht man durch Hülftafeln, die man dem Seemann in die Hand giebt, die langwierige Rechnung abzukürzen und ihn dadurch für die Sache zu gewinnen. Das ist zwar für einige Dinge sehr lobenswerth, passt aber nicht für alle; denn eine Tafel ist nur so lange von Werth, und ihr Gebrauch für zweckmässig zu erachten, als die Durchsichtigkeit der Sache nicht darunter leidet. Endlich wird die Darstellung der Probleme in der Regel geradezu peinlich wissenschaftlich durchgeführt, wodurch sie dem Seemann, für den sie doch eigentlich berechnet ist, mehr verschleiert, als erklärt wird. Wir müssen, wenn wir unterrichten, (und ein Schriftsteller beabsichtigt dies doch auch) in erster Linie bedenken, wem wir durch unsere Arbeit nützen wollen, und da wir wissen, dass unsere Seeleute keine Studenten von Beruf sind, so dürfen wir an ihr wissenschaftliches Auffassungsvermögen auch keine zu hohen Anforderungen stellen; sondern müssen mit unseren Erklärungen in ihrem Gesichtskreise bleiben, denn sonst sind es für sie keine Erklärungen, so tadellos wissenschaftlich und geistreich sie sonst auch gehalten sein mögen.

Betrachten wir beispielsweise das Zweihöhenproblem, welche Unmasse von Formeln sind hierfür entwickelt, welche Anzahl von Hülftafeln dafür berechnet und gedruckt worden, und doch ist die Sache selbst so furchtbar einfach, dass es deren gar nicht bedarf. Die Methode von Marcq St. Hilaire, welche doch entschieden die beste aller Lösungen ist, lässt in Verbindung mit einer Azimuth-Tafel in einfachster Weise durch eine Berechnung der wahren Höhe die Standlinie des Schiffes finden und aus zwei solcher Linien ergiebt sich durch eine einfache und leicht verständliche Zeichnung in der Karte der Schiffsort. Man bedarf bei dieser Lösung des Problems weder einer Hülftabelle, noch einer Koppeltafel, sondern kann aus der Karte, bezw. einem geeigneten Kartennetz, sofort Breite und Länge des Schiffsorts entnehmen. Wozu also all dieser Wust, der nur zur Verdunkelung der Sache dient und dem Seemann diese durchaus zweckmässige Methode der Ortsbestimmung unverständlich macht und verleidet?

Zum Beweise des Gesagten möge folgende elementare Darstellung des Problems dienen:

Denkt man zu einer gegebenen mittleren Greenwicher Zeit den Mittelpunkt der Erde mit dem der Sonne*) verbunden, so schneidet diese Linie

die Erdoberfläche in einem Punkte, in welchem ein Beobachter die Sonne im Zenith hat. Die Lage dieses Punktes auf der Erde, obgleich von unwesentlicher Bedeutung, lässt sich leicht bestimmen, da schon geringe Kenntnisse in der mathematischen Geographie uns lehren, dass für einen solchen Ort die Declination der Sonne gleich der geographischen Breite sein muss, und da die Sonne im wahren Mittage, also um 0 h 0 m w. O. Zt. im Zenith steht, so findet man durch Anbringung der Zeitgleichung die mittlere Ortszeit des Augenblicks, die mit der gegebenen mittleren Greenwicher Zeit verglichen die Länge ergiebt. Denkt man sich um den Zenithpunkt mit beliebigen sphärischen Radien auf der Erde Kreise gezogen, so müssen alle Beobachter auf jedem derselben die Sonne in gleicher Höhe erblicken, und zwar ist diese gleich dem Complement des sphärischen Radius des betreffenden Kreises, der letztere also gleich der Zenithdistanz der Sonne.

Zum besseren Verständniss dieser Thatsache könnte man noch etwa folgenden Kunstgriff mit Erfolg anwenden. Man denke sich die anfangs erwähnte Verbindungslinie zwischen Erde und Sonne als Mast einige hundert Meter über der Erde abgeschnitten und oben mit einer goldenen Kugel verziert; da man nun aus der terrestrischen Navigation weiss, dass man aus dem gemessenen Höhenwinkel den Abstand vom Object nach der bekannten Formel: $\text{Abst.} = 1.86 \cdot \frac{h}{m}$ finden kann, so ergiebt sich aus dieser selbst, dass die Abstände gleich sind, wenn der Höhenwinkel m derselbe ist, weil die Formel in diesem Falle lauter gleiche Grössen enthält. Messen also mehrere Beobachter den gleichen Höhenwinkel dieser Mastspitze, so befinden sie sich in gleichem Abstände vom Fusspunkte des Mastes, und wenn man alle Beobachtungs-orte, an denen dies möglich ist, mit einander verbindet, so erhält man eine Linie, die von einem innerhalb gelegenen Punkte gleichen Abstand hat, also den Umring eines Kreises.

Bei der Lösung des Zweihöhenproblems handelt es sich aber nicht um den ganzen Kreis, sondern nur um einen Theil desselben, und zwar ist dieser so klein, dass man ihn in der Regel ohne erheblichen Fehler als gerade Linie ansehen kann. Der aufmerksame und denkende Schüler wird auch leicht erkennen, dass dies um so mehr der Fall sein wird, je kleiner die Höhe des Gestirns ist. Es kommt nun zunächst darauf an, die Lage dieser sogenannten Höhengleiche, oder Standlinie des Schiffes in der Karte zu ermitteln, und dazu bedarf es auch wieder nur der elementarsten Kenntnisse. Da die Höhenkreise die grössten Kreise an der scheinbaren Himmelskugel sind, die durch Zenith und Nadir gehen und den wahren Horizont und alle Höhenparallelen rechtwinklig schneiden, so erkennt man bei einigem Nachdenken leicht, dass die Halbmesser

*) Was für die Sonne gilt, hat auch für jedes andere Gestirn Gültigkeit.

der Höhengleichen ihre Projectionen sind, und da der Compass uns ein Mittel bietet, die Richtung nach der Sonne, d. h. nach dem Mittelpunkte des Kreises zu bestimmen, und wir aus der Geometrie wissen, dass die Tangente, welche im Endpunkte eines Halbmessers an den Kreis gezogen wird, auf diesem senkrecht steht, so ist uns damit auch die Richtung der Standlinie gegeben, denn sie muss genau 90° von der Richtung zur Sonne verschieden sein. Selbstverständlich lässt sich diese auch mit Hilfe der Azimuth-Tafel bestimmen, da Breite, Declination und Ortszeit zur Entnahme des wahren Azimuths des Gestirns immer hinreichend genau bekannt sind. Haben wir so die Richtung der Standlinie gefunden, so zeigen Bestecks-Breite und -Länge uns den ungefähren Punkt in der Karte, durch welchen wir sie legen müssen; da diese Argumente aber nur in seltenen Fällen richtig sein werden, vielmehr die Lösung unseres Problems zu ihrer Berichtigung führen soll, so haben wir zu überlegen, wie dies geschehen könne.

(Schluss folgt.)

Tiefladelinie.

Wie bereits in Nr. 22 dieser Zeitschrift kurz erwähnt wurde, hat die XIV. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft, welche am 26. Mai cr. in Mannheim getagt hat, und auf welcher die sämtlichen, die gesamte deutsche Rhederei repräsentierenden Delegirten theils persönlich, theils durch Bevollmächtigte vertreten waren, folgendem Antrage des Genossenschaftsvorstandes einstimmig ihre Genehmigung erteilt:

»Die See-Berufsgenossenschaft übernimmt die Aufsicht über den Tiefgang der Seeschiffe.

Zur Durchführung dieser Aufsicht hat jeder Rheder zu veranlassen, dass auf jede Reise ausserhalb der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt der Tiefgang eines jeden Schiffes (Fischerei-, Bergungs- und Lustfahrzeuge, sowie Schleppdampfer ausgenommen) beim Ausgang aus demjenigen Hafen, in welchem es voraussichtlich den grössten Tiefgang auf der betreffenden Reise erreicht, am Vorder- und Hintersteven des Schiffes ermittelt, im Journal vermerkt und ohne Verzug der See-Berufsgenossenschaft angezeigt werde, unter Hinzufügung etwaiger für die Beurtheilung des Tiefgangs zweckdienlicher Bemerkungen über Art und Beschaffenheit der Ladung und deren Stauung. Diese Anzeige hat der Rheder dem für den Heimathshafen seines Fahrzeuges zuständigen Sectionsvorstande zu erstatten. Wird auf der betreffenden Reise in einem späteren Hafen der aufgegebene Tiefgang überschritten, so ist entsprechende weitere Anzeige zu machen.

— Der Inhalt dieser Anzeigen wird durch die Vertrauensmänner und Beauftragten der See-Berufsgenossenschaft auf seine Richtigkeit kontrollirt. — Die Sectionsvorstände haben das bei ihnen eingegangene Material dem Genossenschaftsvorstande zu übermitteln und lässt dieser dasselbe durch seine sachverständigen Berather prüfen. Soweit sich bei dieser Nachprüfung Anstände hinsichtlich des Tiefgangs ergeben und dieselben durch die von dem Vorstande der See-Berufsgenossenschaft vorzunehmenden Ermittlungen nicht in befriedigender Weise aufgeklärt werden, hat der Vorstand geeignete Maassnahmen zur Abhülfe zu ergreifen.

Durch dieses Vorgehen der See-Berufsgenossenschaft dürfte die in letzter Zeit wiederholt zur öffentlichen Discussion gestandene Frage der Tiefladelinie in glücklicher Weise gelöst sein. Abgesehen hat die See-Berufsgenossenschaft allerdings einstweilen von der Einführung einer festen Tieflademark und muss auch bei gerechter Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse zugegeben werden, dass der Festlegung einer für alle Schiffe in gleicher Weise gültigen Tiefladelinie gewichtige Bedenken entgegenstehen. Thatsache ist es, dass, trotzdem sich bereits verschiedene Conferenzen technischer Sachverständiger wiederholt mit der Frage beschäftigt haben, die Auffindung einer allgemeinen durchführbaren Tiefladelinie bisher in keiner Weise gelungen ist. Die Verschiedenheit der Schiffsfornen und Schiffstypen lässt sich eben bei Aufstellung allgemeiner, schablonenmässiger Normativbestimmungen über den zulässigen Tiefgang oder den erforderlichen Freibord nicht in befriedigender Weise berücksichtigen und nicht zu vermeiden wäre es bei dieser Art des Vorgehens, dass in zahlreichen Fällen in die Ausnutzungsfähigkeit der Schiffe in unbilliger Weise eingegriffen würde. Den besten Beweis hierfür liefern die englischen Regeln, über deren Zweckmässigkeit in maassgebenden Kreisen ernsteste Zweifel obwalten. Wenn man einerseits auch anerkennt, dass dieselben sich alle Mühe geben, den einzelnen Schiffstypen nach Möglichkeit gerecht zu werden, so verkennt man auf der anderen Seite doch auch nicht, dass ihnen dieses, wenn überhaupt, so doch nur in einem höchst unvollkommenen Grade gelungen ist. Auch ist man sich keineswegs darüber einig, dass durch die englischen Regeln die Sicherheit der Schiffe vermehrt werde, ja man schreibt sogar den Untergang gewisser Schiffe der durch die Lademark erzwungenen geringen Beladung zu. Diesen aus einer schablonenhaften Behandlung der Schiffe drohenden Gefahren wird aber durch das von der See-Berufsgenossenschaft beschlossene Vorgehen begegnet, und zwar in einer Weise, die zweifellos und unseres Erachtens um so zuverlässiger zur Erreichung desselben Ziels, welches durch Einführung einer Tiefladelinie erstrebt wird, nämlich zur tatsächlichen Erhöhung der allgemeinen Sicherheit der Schiffe führt. In Zukunft wird eine fortlaufende Controlle aller Schiffe auf Tiefgang stattfinden, und wo immer das Ergebniss zu Zweifeln oder Bedenken Anlass giebt, wird eine Prüfung des speciellen Falles durch die sachverständigen Berather der See-Berufsgenossenschaft, insbesondere auch durch den unter staatlicher Aufsicht stehenden Germanischen Lloyd Platz greifen. Ergiebt sich bei dieser Prüfung eine unvernünftige Beladung, so wird die See-Berufsgenossenschaft nicht nur mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln auf Abhülfe dringen, insbesondere das Schiff für die Zukunft in Bezug auf seinen Tiefgang beständig streng bewachen und erforderlichen Falls mit Hilfe der staatlichen Organe am Auslaufen verhindern lassen, sondern sie wird auch ihr besonderes Augenmerk auf andere Schiffe derselben Rhederei richten und gleichzeitig feststellen, in welcher Weise gleichartige Schiffe anderer Rhedereien beladen zu werden pflegen. Auf Grund des durch diese fortlaufende Controlle gewonnenen reichhaltigen Materials wird die See-Berufsgenossenschaft mit der Zeit zu einer auf gewissen Regeln beruhenden festen Praxis gelangen und hierdurch vielleicht auch in die Möglichkeit versetzt werden, später unter Vermeidung jedweder Schablonen für jedes Schiff eine besondere, seine eigenartigen Verhältnisse in richtiger Weise würdigende Tiefladelinie zu bestimmen. Jedenfalls aber dürfte die Durchführung des von der See-Berufsgenossenschaft beschlossenen Ueberwachungssystems eine bessere Gewähr für die sachgemässe Beladung und die Sicherheit der deutschen Schiffe geben, als irgend welche Freibordregeln solches zu erzielen vermöchten.

See-Berufsgenossenschaft.

(Verwaltungsbericht für 1899.)

Nachdem die Organisation der Genossenschaft eingehend dargestellt ist — hierüber findet sich an anderer Stelle dieser Nummer eine Bemerkung — heisst es an einer Stelle unter dem Titel »Verwaltung«:

»Im Laufe des Berichtsjahres sah sich der Vorstand veranlasst, gegen einen Kohlenzieher (Ueberarbeiter) wegen Betrugsversuchs Anzeige bei der Staatsanwaltschaft zu erstatten. Derselbe hatte unter der Behauptung, sich durch einen am 29. März 1899 an Bord eines deutschen Dampfers erlittenen Betriebsunfall einen linksseitigen Leistenbruch zugezogen zu haben. Rentenansprüche erhoben und bei seiner Vernehmung vor dem Bremer Seemannsamte die bestimmte Behauptung aufgestellt, vor dem angeblichen Unfälle niemals mit einem Bruchschaden behaftet gewesen zu sein. Demgegenüber wurde festgestellt, dass er am 1. September 1897 von der Kaiserlichen Marine wegen eines im Dienste acquirirten linksseitigen Leistenbruchs unter Zuhilfenahme einer monatlichen Pension von 6 M entlassen und dass ihm auch der Grund der Entlassung ausdrücklich bekannt gegeben worden war. Das Landgericht Bremen ahndete das betrügerische Vorgehen mit einer einmonatlichen Gefängnisstrafe.

Im Cataster wurden im Berichtsjahre 191 Betriebe gelöscht und 145 neu eingetragen. Demnach waren am 1. Januar 1900 catastrirt: 1357 Schiffahrtsbetriebe, 28 verwandte Betriebe und 21 Hochseefischer, zusammen 1426. Gegen das Vorjahr hat die Zahl der Schiffahrtsbetriebe um 45, gegen 1888 um 433 abgenommen. Am 31. December 1899 waren bei der Genossenschaft registrirt: 1139 Holzboote, 396 eiserne Segler, 1167 Dampfer und 225 Hochseefischer. Während des Berichtsjahres sind verloren oder verschollen: 57 Segler und 14 Dampfer; nach dem Auslande verkauft 48 bezw. 26; abgewrackt, condemnirt oder aus der Versicherungspflicht ausgeschieden: 27 bezw. 10; neu gebaut 46 bezw. 85 und vom Auslande gekauft 29 Segler und 36 Dampfer. Freiwillig versichert waren Ende v. J. 524 Personen mit M 689 704. Unfälle wurden im Laufe des Berichtsjahres gemeldet: 2077 auf Kauffahrtsschiffen, 11 auf verwandten Betrieben und 110 auf Hochseefischern, zusammen 2594 Unfälle, von denen 421 tödtlich verliefen. Renten sind gezahlt: an 793 Wittwen, 1236 Kinder, 197 Ascendenten und 1378 Verletzte. Belästet wurde hierdurch die Genossenschaft mit M 61 980,01 gegen M 136 548,06 im Vorjahre. Seit Bestehen der Genossenschaft waren bis Ende des Berichtsjahres insgesamt M 3 095 132,23 an Entschädigungen bezahlt. Von Vertrauensmännern der Genossenschaft sind 1899) 182, von Besichtigern 3 und von Beauftragten 531 Schiffe überholt worden.

Ueber die Thätigkeit, welche der Germanische Lloyd im Interesse der Genossenschaft entwickelt hat, giebt eine dem Geschäftsbericht beigelegte Aufstellung Aufschluss. Auf die Widerrgabe derselben kann verzichtet werden, da ihr Inhalt im Wesentlichen bereits in der »Hansa« früher Aufnahme gefunden hat. Erwähnt mag werden, dass aus dieser Anlage hervorgeht, in welchem Umfange sich der Genossenschaftsvorstand den weiteren Ausbau und die immer grössere Vervollkommenung der Unfallverhütungsvorschriften hat angelegen sein lassen. Wenn auch die Bearbeitung einer Reihe von Punkten bereits zur Formulirung bestimmter Vorschriften geführt hat, so glaubte der Vorstand doch von einer formellen Aufnahme derselben in die Unfallverhütungsvorschriften noch absehen zu zu sollen, um nicht schon wieder eine Neuauflage der mit dem 1. April v. J. erst in Kraft getretenen Unfallverhütungsvorschriften herbeizuführen. Dagegen hat der Vorstand diese, für eine spätere Revision der Unfallverhütungsvorschriften vorgemerkten Vorschläge durch besondere Rundschreiben schon jetzt den Rhedern zur Beachtung empfohlen, und glaubt er

deren Befolgung auch ohne zwingende Gesetzeskraft um so sicherer sein zu dürfen, als er die Erfahrung gemacht hat, dass die Rheder ohnehin keine für die Sicherheit von Schiff und Mannschaft erforderlichen Maassnahmen unterlassen.

Mit Bezug auf die Invalidenversicherung der Seeleute heisst es: Im Berichtsjahre sind unsere langjährigen Bestrebungen, der Invalidenversicherung der Seeleute, die bisher bekanntlich an dem Grundübel krank, dass das, was sie für die Seeleute leistet, in gar keinem Verhältnisse zu der von der Seeschifffahrt für sie aufgetragenen Summe steht, eine andere Gestaltung zu geben, die zu ihr beigesteuerten Beiträge voll und ganz für Zwecke des Seemannsstandes in Verwendung zu nehmen und hierdurch insbesondere die Schaffung einer allgemeinen Wittwen- und Waisenversorgung der Seeleute zu ermöglichen, der Verwirklichung um einen guten Schritt näher gerückt. Paragraph 11 des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 hat nämlich die Bestimmung gebracht, dass durch Beschluss des Bundesraths der See-Berufsgenossenschaft gestattet werden kann, eine besondere Casseneinrichtung zu begründen, durch welche die Invalidenversicherung der Seeleute übernommen und für deren Hinterbliebene gleichzeitig eine Wittwen- und Waisenversorgung in das Leben gerufen wird. Zwecks Verwirklichung dieser uns eingeräumten Befugnisse haben wir sofort Satzungen einer Invaliden-, Wittwen- und Waisenversicherungscasse der See-Berufsgenossenschaft ausgearbeitet und diese, nachdem sich mit ihrem Inhalte eine ausserordentliche Genossenschafts-Versammlung einstimmig einverstanden erklärt hatte, dem Bundesrath unter dem 15. Novbr. 1899 zur Genehmigung unterbreitet. Ein Bescheid des Bundesraths ist uns bisher nicht zu Theil geworden, doch geben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, dass unsere Vorschläge bei der für ihr Schicksal massgebenden Instanz eine wohlwollende Aufnahme und Beurtheilung gefunden haben.

Zum Gegenstand »Haftplicht Dritter« äussert sich der Geschäftsbericht in folgender Weise: Am 18. Juni 1899 wurde der auf einer Reise von Blyth nach Danzig befindliche Dampfer »Artushof« im Kattegat von dem englischen, in Glasgow beheimatheten Dampfer »Mauritius« angerannt und derartig beschädigt, dass er nach wenigen Minuten in die Tiefe sank. Bei dieser Catastrophe haben 10 Mann der Besatzung ihr Leben eingebüsst und werden an deren rentenberechtigten Hinterbliebenen, nämlich an 4 Wittwen und 5 Kinder, die gesetzlichen Renten von uns gezahlt. Zwecks Verwirklichung des durch § 112 des See-Unfallversicherungsgesetzes geschaffenen Regressrechts gingen wir gegen die Rhederei des »Mauritius« vor und wurde uns dieses unser Vorgehen durch den Umstand besonders erleichtert, dass der Dampfer unerwarteter Weise den Danziger Hafen anlief und es uns gelang, auf denselben dort Arrest legen zu lassen. Nach längeren Verhandlungen kam mit der englischen Rhederei ein Vergleich zu Stande, auf Grund dessen diese an unsere Genossenschaft die Summe von 6204,15 M zahlte und ausserdem noch 3175 M an die Hinterbliebenen der bei dem Zusammenstoss verunglückten Seeleute zur Auskehrung brachte.

Der Bericht schliesst mit den Worten: Den Reichs- und Staatsbehörden für das uns in reichem Masse erwiesene, zur Erleichterung unserer Aufgaben und Bestrebungen wesentlich beiträgende liebenswürdige Entgegenkommen unseren verbindlichsten Dank auszusprechen, betrachten wir auch in diesem Jahre für unsere angenehme Pflicht. Desgleichen zollen wir vollen Dank und Anerkennung den Aerzten, welche auch in diesem Jahre in ebenso sachkundiger wie thatkräftiger, in der Mehrzahl der Fälle von schönstem Erfolg gekrönter Weise verunglückten Seeleuten Hülfe und Pflege haben zu Theil werden lassen und gar manchen verletzten Seemann durch ihr geschicktes Eingreifen wieder völliger Genesung und Arbeitsfähigkeit entgegengeführt haben.

Schiffbau.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Mai 1900).

Bezeichnung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
a. deutsche Werften.						
PD	425×48'2"×32'	6500Trgfg.	Hamburg-Südamerikanische D. A.G.	Flensburger Schiffbau-Ges.	Cap Verde	G
FD	—	—	H. Freudenberg & Co., Bremen	C. Lühring, Hammelwarden	Vorwärts	,
PD	—	—	Russische D.-Ges., St. Petersburg	Howaltswerke, Kiel	Jupiter	,
..	50m×7.5m×3.2m	—	Eine Firma in Kiew	Kroll & Eulert, Memel	?	,
FD	76m×10.5m×4m	1500Trgfg.	Melchers & Co., Bremen	Seebeck's Werft, Bremerhaven	Nuen-tung	B
PD	296×38×21'	—	Koninklijke W.-Indische Maatschappij	Blohm & Voss, Hamburg	Prins Maurits	B
FD	244×35×17'6"	2000Trgfg.	Dampfschiffsbauerei v. 1889, Hamb.	Neptunwerft, Rostock	Siegfried	G
b. englische Werften.						
FD	372×48×30'11"	7100d.w.	Deas, Forster & Co., London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Heatheraig	L
..	—	—	Buenos Ayres Great Southern R.C., London	Pickersgill & Sons, Sunderland	Tandil	,
..	331×46'6"×42'7"	—	R. Ropner & Co., W.-Hartlepool	Ropner & Sons, Stockton	Daleby	,
..	352×49'6"×28'3"	—	Houlder, Middeltown & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Kenley	,
..	336×47'×24'10"	—	Hamburg-Amerika Linie	do.	Numidia	GL
..	238×32'×18'6"	—	F. C. Strick & Co., London	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Paris	L
..	313×45'×23'1"	—	Charlton S. S. Co., Newcastle	Thompson & Sons, Sunderland	Hesleyside	,
..	100×20'×12'	—	W. Watkins, London	Morley, Carney, Woolston	Jara	BC
..	361×46'×27'3"	3650gr.T.	W. J. Tatem, Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Southport	L
..	333×42'6"×24'9"	4000d.w.	„Adria“, oesterreichische D.-Ges.	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Tibor	,
TD	426×52'×33'9"	8700d.w.	Shell Transport & Trading Comp.	W. G. Armstrong, Withworth & Co., Walker	Ulysses	,
FD	325×46'6"×25'3"	5300d.w.	F. Haslehurst & Co., London	Blumer & Co., Sunderland	Claverley	BC
PD	413' Länge	13600 Dpl.	Donaldson Brothers, Glasgow	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Marina	L
K	215×20'9"×8'5"	317	Britische Admiralität	Palmer's Shipbuilding Co., Jarrow	Myrmidon	,
FD	292×42'6"×19'	—	Stoomvaart Maatschappij Oostzee, Amsterd.	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Ostmarsum	,
..	352×48'×27'9"	6000d.w.	Temperley & Co., London	Irvine's Shipb. & Drydocks Co., W.-Hartlep.	Woodbridge	,
..	403×47'8"×31'	6800d.w.	Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Bergedorf	,
PD	230×35'6"×11'9"	—	Amazon S. N. Company	Laird Brothers, Birkenhead	Campos Galles	B
FD	370×47'×30'1"	—	Knight Line, Liverpool	Wm. Dobson & Co., Low Walker	Knight Companion	L
PD	382×48'8"×30"	—	Southern S. S. Co., London	Short Brothers, Sunderland	South Amerika	,
c. schottische Werften.						
FD	362×47'×27'	3500gr.T.	R. P. Houston & Co., Liverpool	M. McMillan & Son, Dumbarton	Hostilius	L
..	—	—	Paton & Hendry, Glasgow	Scott & Sons, Bowling	Ardbe	,
..	—	350gr.T.	Hyne & Sons, Maryborough (Queensl.)	John Fullerton & Co., Paisley	Hopewell	BC
DY	—	60gr.T.	Ross & Marshall, Greenock	Ross & Marshall, Greenock	Ixolite	,
PD	—	—	Coast Development Comp.	Wm. Denny & Brothers, Dumbarton	Southwold Belle	,
K	—	12000 Dpl.	Britische Admiralität	Fairfield Shipb. & Eng. Comp., Govan	Aboukir	,
FD	—	—	Eine südensische Firma	L. McKnight & Co., Ayr	Balmoral	,
FD	je 120×21'6"×12'6"	200gr.T.	Ocean Trawling Co., Aberdenn	Mackie & Thompson, Govan	Oceana	L
FD	385×48'6"×29'9"	7000d.w.	Allan Line, Glasgow	R. Duncau & Co., P.-Glasgow	Atalanta	BC
..	540×59'4"×40'6"	9200gr.T.	Johnston Line, Liverpool	Ch. Connell & Co., Scotstoun	Ontarian	,
..	376×48'×26'8"	4270gr.T.	Gow, Harrison & Co., Glasgow	Barlay, Curle & Co., Whiteinch	Bowanmore	L
..	188×28'10"×12'9"	—	Steam Packet Co., Glasgow u. Dublin	Ailsa Shipbuilding Co., Troon	Vermont	BC
PD	410×50'6"×32'	5300gr.T.	British India S. N. Comp.	Wm. Denny & Brothers, Dumbarton	Fern	,
FD	—	200gr.T.	Westend Pier Comp., Morecambe	Camperdown, Dundee	Itola	BC
PD	—	—	Eine Firma in Südamerika	Murdoch & Murray, P. Glasgow	Lady North	,
FD	185×28'×14'	850d.w.	J. & P. Hutchison, Glasgow	Irvine Shipb. & Eng. Comp.	S. Luiz	L
..	440×52'×35'	—	Ocean S. S. Comp., Liverpool	Scott & Co., Greenock	Achilles	,
S	256×44'×19'6"	8775d.w.	Für eine Firma in San Francisco	R. Duncan & Co., Port Glasgow	Ajax	BC
FD	—	4350d.w.	Premuda & Co., Lussinpiccolo	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Alta	,
FD	120×21'6"×12'	—	Yorkshire S. T. Co., Hull	A. Hall & Co., Aberdeen	Robinie	B
d. irische Werften.						
FD	—	8200gr.T.	E. Bates & Sons, Liverpool	Eine Firma in Belfast	Irada	BC
..	—	4050gr.T.	Lampert & Holt, Belfast	do.	Calderon	,

Anmerkung. PD bedeutet Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, Fd Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kutschdampfer, S Seiler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, LY Lootsen-Yacht, DY Dampf-Yacht, SD Schleppdampfer, DB Dampfboiler, G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Vermischtes.

Das neue Flottengesetz. Mit einer stattlichen Zweidrittelmehrheit hat der Reichstag am 12. Juni das neue Flottengesetz angenommen. Schuf das Flottengesetz vom 10. April 1898 eine Schlachtflotte von zwei vollen Geschwadern, so bringt die Novelle nunmehr eine Verdoppelung der Schlachtflotte, die künftig an verwendungsbereiten und in der Materialreserve stehenden Schiffen aufweisen wird: 2 Flottenflaggschiffe, 4 Geschwader zu je 8 Linienschiffen und 4 Reserve-Linienschiffe, das sind insgesamt 38 Schlachtschiffe; dazu noch im Ganzen 10 grosse und 28 kleine Kreuzer sowie 8 Torpedoflotten. Wenn, wie zu erwarten ist, die Neu- und Ersatz-

bauten dieser Flotte durch Einheitlichkeit der Formation, höchste Leistungsfähigkeit für Angriff und Verteidigung, vollendete Führung und Bemannung eine Geschlossenheit und Stärke erlangen, die ergänzen, was andere Marinen uns an Zahl noch überlegen sind, so dürfen wir mit vollem Vertrauen auf unsere Seemacht in die Zukunft blicken. Freilich bleibt noch ein schwacher Punkt: es wird noch eine geraume Zeit vergehen, bis diese Schlachtflotte in voller Kraft und Macht auf dem Wasser schwimmt. Aber man kann eben leider nicht die Versäumnisse und Schäden langer Jahre mit einem Schlag, im Handumdrehen, gut machen. Indessen hat unsere Schiffbauindustrie in kurzer Zeit einen so enormen Aufschwung genommen, dass bis zur Erreichung des Sollbestandes wohl eine

kürzere Frist verstreichen wird, als der vorläufige Bauplan annimmt.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Durch Beschluss der ausserordentlichen General-Versammlung vom 7. Juni 1900 ist das Actiencapital der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft von \mathcal{A} 2010000 auf \mathcal{A} 3300000 erhöht. Die neuen Actien sind von der Filiale der Dresdener Bank in Hamburg übernommen, die den Actionären auf je zwei alte Actien das Bezugsrecht auf eine neue Actie zu 165 % anbietet. Das Bezugsrecht ist vom 15.—29. Juni bei der Dresdener Bank in Hamburg und Berlin, sowie bei der Gesellschaftscasse auszuüben. Das durch die Begebung der jungen Actien erzielte Agio wird dem Reservefonds zugeführt, der hierdurch die Höhe von etwa \mathcal{A} 1700000, gleich etwa 51 % des vergrösserten Actiencapitals, erreicht. Es wurden im Durchschnitt für sämtliche 24 Betriebsjahre 9 $\frac{1}{2}$ %, für die letzten 10 Jahre 12 $\frac{1}{10}$ % an Dividenden vertheilt. Die Dividende für das Geschäftsjahr 1898/99 betrug 18 %. Die Production während der beiden letzten Jahre belief sich auf über 30000 Gross-Reg.-Tons und wird sich im laufenden Jahre noch erhöhen. Für das nächste Geschäftsjahr liegen für etwa 13 Millionen Aufträge vor. Die Erhöhung des Actiencapitals war bedingt durch die gesteigerten Ansprüche, die sowohl hinsichtlich der Zahl als der Grösse der Schiffe an die Schiffbau-Gesellschaften gestellt werden.

Prüfungswesen. Am 26. Juni beginnt in Lübeck eine Maschinen-Prüfung; am 30. Juli eine Prüfung für Steuerleute und Schiffer.

Der Schiffsverkehr von Nikolajew ist im Jahre 1899 hinter dem vorjährigen bedeutend zurückgeblieben. Während im Jahre 1898 384 Schiffe von 520295 Reg.-Tons den Hafen von Nikolajew besuchten, waren es im Jahre 1899 nur 226 Schiffe von 305000 Reg.-Tons. Unter den einzelnen Nationen, welche an dem Schiffsverkehr mit Nikolajew beteiligt waren, nahm Deutschland mit 7 Schiffen gegen 5 im Jahre 1898 die fünfte Stelle ein und wurde von Grossbritannien mit 115 Schiffen, Griechenland mit 51, Oesterreich mit 25 und Italien mit 17 Schiffen übertroffen. Die deutsche Levante-Linie hat seit Juli 1899 einen regelmässigen monatlichen Verkehr zwischen Hamburg und Nikolajew über Antwerpen eingerichtet und durch directe Frachtsätze den Verkehr wesentlich erleichtert.

Der Hafen von Rangoon wurde im Jahre 1898/99 von 907 Schiffen von 862520 Reg.-Tons angelaufen, worunter sich 23 deutsche Schiffe von 47455 Reg.-Tons befanden. Die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft »Hausa« unterhält seit Anfang 1899 eine regelmässige monatliche Verbindung über Antwerpen und Colombo mit Rangoon. Ausserdem haben der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie, deren Postdampfer seit October 1899 auf der Reise von Bremen nach Yokohama alle 14 Tage Penang anlaufen, mit der British India Steam Navigation Company ein Abkommen getroffen, nach welchem die letztere Gesellschaft regelmässig Anschlussdampfer zwischen Penang und Rangoon laufen lässt.

Deutsche Schifffahrt in der Levante. Ueber den Schiffsverkehr in den türkischen Häfen ist oben der officiële Ausweis für das Jahr 1314 (13. März 1898 bis 12. März 1899) erschienen, der folgende, den deutschen Antheil betreffende Zahlen giebt: Der Gesamtverkehr umfasste 202174 Schiffe (158140 Segler und 44034 Dampfer) mit 36814714 Tonnengehalt. Für das Jahr 1313 waren die entsprechenden Ziffern: 134050 Segler und 39680 Dampfer mit 34653457 Tonnengehalt, der Verkehr weist also eine Zunahme von 24081 Segler,

4354 Dampfer und 2161257 Tonnen auf. Von dem Gesamtverkehr entfallen auf Deutschland (mit 519 Tonnen) rund 671900 To., es nimmt also erst den neunten Rang ein hinter England, Türkei, Oesterreich-Ungarn, Griechenland, Frankreich, Russland, Italien und Egypten. Im Jahre 1313 war es mit 675 Schiffen (davon 19 Seglern) und 545667 To. vortreten und stand an zehnter Stelle. Die Zahl der Schiffe ist demnach kleiner geworden — die Segler sind ganz verschwunden — dafür der Tonnengehalt grösser. In Procenten vom Gesamtverkehr ausgedrückt, stellt sich also der Antheil Deutschlands 1313 auf 1,57 % und 1314 auf 1,83 %, ist also noch recht bescheiden, wird sich aber in der Folge noch stetig entwickeln, wozu die bevorstehenden grossen Eisenbahnbauten in Kleinasien auch das ihrige beitragen werden. Bemerkt sei, dass der englische Antheil um fast 6 % kleiner (von 34,1 auf 28,2 %) geworden ist und mit der Zeit noch kleiner werden muss, weil England seine Rolle als Allerweltsfuhrmann allmählich einbüsst. Das was dem englischen Antheile seine Grösse verleiht, sind die Kohlen- und Getreideverschiffungen, und wenn diese, wie im vorigen Jahre, unbedeutend sind, muss der englische Antheil naturgemäss fallen. Der Ausweis für das Jahr 1315 wird dies zeigen. Was im besonderen den Schiffsverkehr im Hafen von Constantinopel betrifft, so, schreibt das dort erscheinende Handelsblatt, ist hier die Reihenfolge der einzelnen Staaten folgende: England, Griechenland, Oesterreich-Ungarn, Russland, Türkei, Italien, Frankreich, Deutschland (237275 Tons = 20 % des Gesamtverkehrs von Constantinopel), Rumänien, Schweden-Norwegen usw. Im Jahre 1313 stand Deutschland mit 189623 To. = 1,5 % an neunter Stelle, hat sich also um 47652 To. gehoben. Auch in Constantinopel geht der englische Schiffsverkehr zurück. Der Löwenantheil an der deutschen Flagge in den levantinischen Gewässern gebührt der Deutschen Levante-Linie in Hamburg, welche alle grösseren Häfen regelmässig anlaufen lässt. Die deutschen Schiffe, die in »wilder« Fahrt hierher kommen, sind verhältnissmässig selten. Jedes Frühjahr erscheint auch einer oder der andere der grossen Schnelldampfer der Hamburg-Amerika-Linie mit Touristen und das ist immer ein maritimes Ereigniss, denn solche Schiffsungeheuer sieht man hier sonst nicht.

Kleine Mittheilungen.

Die Seemannsbibliothek in Dänemark, welche vor ca. einem Jahre gegründet wurde, zählt jetzt schon 1400 Bände. Jedes Schiff erhält durchschnittlich eine Abtheilung von 24 Bänden. Der Umtausch erfolgt nach Wunsch.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 13. Juni. Nach Erledigung der Eingänge wird nach Berichterstattung der Cassenrevisoren dem Cassirer Decharge ertheilt und für die im verflossenen Rechnungsjahre gehabte Mühewaltung der Dank des Vereins ausgesprochen. — Sodann beschliesst der Verein in Gemeinschaft mit dem hiesigen Nautischen Verein, Herrn Capt. Mathiessen nach Paris zu dem am 4.—12. August abzuhaltenden internationalen Congress der Handelsmarine mit der Delegation zu delegiren, dass er dort den Standpunkt beider Vereine zu verschiedenen seemannisch-technischen Fragen vertrete. Ganz besonders wird dem Delegirten ans Herz gelegt, den Antheil, welchen beide Vereine an den Bestrebungen zur Einheitlichkeit der Fischerlichterführung haben, nachhaltig ins richtige Licht zu stellen und für eine möglichste Verbreitung

der s. Z. von beiden Vereinen herausgegebenen textlichen und graphischen Darstellung der Fischerlichterführungsverordnungen verschiedener maritimer Staaten zu sorgen. — Hierauf beschäftigt sich der Verein mit der Tiefladelinie insofern, als er beschliesst, dem Reichstagsabgeordneten, Herrn Raab auf dessen schriftliche Anfrage über die Stellungnahme des Vereins zur Ladelinie den Wortlaut der Resolution zukommen zu lassen, die der Verein im Jahre 1890 zum in Rede stehenden Gegenstand gefasst hat. — Von der Handelskammer ist ein Schreiben, betr. Seemannsordnung—Sonntagsarbeit, eingegangen, dass ebenso wie die zu diesem Schreiben in der »Hansa« auf Seite 271 gemachten Bemerkungen verlesen wird. Die Versammlung stellte sich einstimmig auf den Standpunkt der Handelskammer. — Aus dem von der Seeberufsgenossenschaft dem Verein übersandten Verwaltungsbericht, bezw. dessen ersten Theil, »Organisation der Genossenschaft«, wird hervorgehoben, dass es sehr zu bedauern sei, das Schiedsgericht der Genossenschaft für die Section Hamburg von Arbeitnehmersvertretern besetzt zu sehen, die sich ausschliesslich aus dem Stand niederer Seeleute rekrutiren. (Der Verein stellt sich mithin auf den auf Seite 278 dieser Nummer auch von uns vertretenen Standpunkt. D. R.) **Die nächste Sitzung, die zweite halbjährige Generalversammlung, findet am 11. Juli statt.** Um zahlreichen Besuch, besonders von activen Schiffsführern und Seesteuerleuten wird dringend ersucht.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 8. Juni abgehaltenen Versammlung wurden 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Verhandelt wurde sodann in eingehendster Weise über die Ausführungen in der XIV. General-Versammlung der See-Berufsgenossenschaft über die Frage einer Tiefladelinie der Seeschiffe. Constatirt wurde, dass bereits eine ganze Reihe deutscher Schiffe in England wegen Ueberladung wieder hätten löschen müssen. Im Anschluss an diese Ausführungen wurde die Angelegenheit der Schoonerbrigg »Friedrich« besprochen, welche wieder den Beweis erbringt, dass eine deutsche Behörde, welche, ähnlich wie das Board of trade, die Schiffe auf Seetüchtigkeit, Tiefgang, ausreichende Bemannung und Verproviantirung kontrollirt, zur unabwiesbaren Nothwendigkeit geworden ist. Auf Anregung eines Mitgliedes wurde nach Erledigung des vorbesprochenen Themas der vom Verein zu § 65 des Entwurfs einer Seemannsordnung gestellte Abänderungsantrag nochmals besprochen.

Die Vollendung des Elbe-Trave-Canals.

Aus Lübeck wird uns geschrieben:

Heute, wenn unsere Leser die neue Hansa-Ausgabe in Empfang nehmen, wird sich in der Schwesterstadt Hamburg, dem alten Hanse-Vororte am Traven-Gestade, die Eröffnung des Elbe-Trave-Canals unter Theilnahme höchster und hoher Gäste vollziehen. Am 16. Juni, Nachmittags 4 Uhr 30 Min., wird Se. Majestät der Kaiser in der alten Reichsstadt eintreffen, vom präsidirenden Bürgermeister und Mitgliedern hohen Senates auf dem Bahnhofe empfangen. Ein eigener, von uns Seeleuten froh begrüsseter Zufall will es, dass der Fürst, welcher uns Deutsche so dringlich und wiederholt aufs Meer verwiesen, auf die grosse Wichtigkeit der Schifffahrt immer wieder aufmerksam gemacht hat, zur neuen Lebensader Lübecks, von der wir eine segensbringende Zukunft erhoffen, auf dem Wege durch die soeben vollendete Navigationsschule gelangt. Ein altes, unscheinbares Haus, nur wenig die Krone des hohen,

ulmenbeschatteten Mühltorwalles überragend, bot den künftigen Schiffsführern des Traven-Handels-Emporiums die Stätte ihrer Ausbildung. Ist es Zufall oder Fügung, dass sich seit Beginn der Canalarbeiten die Räume zu klein erwiesen? Jedenfalls dürfen wir es als eine ausserordentlich gute Vorbedeutung auffassen, dass zugleich mit der Eröffnung des neuen Wasserweges, der uns mit dem Innersten unseres deutschen Vaterlandes auf das Engste verknüpfen soll, auch den Seeleuten eine neue Stätte geschaffen ist, in der sie für ihr so verantwortungsvolles Amt des Schiffsführers ausgebildet werden.

Die Canalrinne führt dicht an der Navigationsschule vorbei und erforderte die Beseitigung des mächtigen Walles, unter dem die alten bombensicheren Mauern des »Kaiserturmes« verborgen lagen. Seit die Schienengleise und Kippkarren immer näher rückten und einen Rest alter Befestigungsstrümmern nach dem andern wieder ans Tageslicht förderten, tauchte der Name »Kaiserturm« häufiger auf.

Was gab dem Thurne diesen Namen,
Der lang im Wall verschüttet stand?
Ist's weil sie hier gezogen kamen
Mit Heinrich her vom welschen Land?

Hat Karl der Vierte ihn durchschritten,
In für Jahrhunderte benannt? —
Sie haben viel darob gestritten
Noch ist's Gelehrten nicht genau bekannt.

Doch spätere Geschlechter werden künden
Den Namen »Kaiserturm« hinfort.
In wenig Tagen wird man finden
Den Deutschen Kaiser an demselben Ort.

Denn nachdem Se. Majestät die prachtvollen, grünbelaubten Wälle im Wagen umfahren hat, wird er den historischen Thurm, den zu Anfang des Jahrtausends eines deutschen Kaisers Fuss betreten, jetzt durchschreiten und von hier zu Schiff unter Glockengeläute von allen Kirchthürmen nach der Canalmündung und in den Seehafen fahren, nachdem er beim Burghor die sperrende Schnur durchgeschnitten hat.

Möge diese symbolische Eröffnung der von uns mit grossen Opfern geschaffenen Ostseemündung der Elbe nun auch den erhofften Nutzen uns zuwenden. Unter günstigen Vorzeichen gehen wir daran, diesen Canal dem Verkehr zu überweisen, denn überall zieht ein frischer Zug durch die von den hohen Giebelhäusern eingefassten Strassen, und täglich mehren sich die Zeichen, dass man auch ausserhalb Lübecks dieses hochwichtige Ereigniss mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt hat. Schon finden wir neue, früher hier unbekannte Firmenschilder, wie »Kette«, Magdeburger Expressdampfschiffahrt, Hamburger Schleppdienst oder wie sie alle heissen mögen. Neue, gefällige Dampfer in verschiedensten Grössen finden sich ein und sind bereit, sich anbietende Güter Canal auf- und abwärts zu befördern. Mancher, der früher Unkenrufe ausstieß, dass Lübeck durch Aufopferung so ausserordentlich grosser Mittel dem Ruin entgegensteuere, ist jetzt anderer Meinung geworden. Dieser wollte die alten Wälle nicht missen und die trägen Gewässer eines toten Stadtgrabenarmes für keine Million hergeben. Er muss nun eingestehen, dass fließender Canal sich viel hübscher ausnimmt, und zierliche und stolze Brücken heute unsere Thore verschönen. Allerdings können diese Nörgler nicht unterlassen, den Schöpfer des Canals für den Rheumatismus verantwortlich zu machen, der jeden Passanten der Thorbrücken befallen muss, weil der beständige Zug ihnen den Hut vom Kopfe reisst und ihnen den Mantel im Sturme fortbläst. Deneu können wir nur entgegenhalten, dass wir auf recht frischen Luftzug hoffen, der uns die Segel schwellt und unserem, nun mit dem Herzen des Vaterlandes direct verbundenen Seehandelsplatz aus dem Binnengebiet immer neuen Zuzug heranbringt.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 1. Juni 1900.

Die steigende Tendenz in Getreidefrachten, auf welche im letzten Bericht bereits hingewiesen ist, hält fortgesetzt an, und wenngleich zur Zeit, da dieses geschrieben wird, der Bedarf nach neuer Räumte auch nicht drückend ist, lassen die letzten Abschlüsse erfahrungsgemäss doch den Schluss zu, dass eher eine weitere Erhöhung als ein Niedergang zu erwarten ist. Zeitcharterer nehmen anscheinend eine abwartende Haltung ein, obgleich die Rheder für irgend welche pressirten Nachfragen nicht im Stande sind, sich die vollen Raten, wie sie letzthin vorherrschten, zu sichern. Die südlichen »Timber«-Häfen haben abermals eine Anzahl Boote zu Raten verbraucht, die keinen Niedergang zeigen, sondern beweisen, dass dort noch fortgesetzt ungedeckte Nachfragen bestehen. Räumte nach »Deals« von den Provinzen verbleibt in guter Nachfrage; die letzten Abschlüsse zeigen gegen früher einen leichten Aufschwung. Die Nachfrage nach Booten für allgemeine Zwecke ist andererseits nicht so heftig, wie wir letzthin bemerkten, während Kohlenverschiffungen trotz guter Nachfrage für solche Räumte, gegenwärtig suspendirt sind. — Nur geringes Geschäft ist in Segelschiffsräumte zu Stande gekommen. Der Handel ist grösstentheils infolge geringen Schiffsbedarfes beschränkt.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/4 d	17/6	13/9	12/6
London,	4 1/4 d	22/6	17/6	15/
Glasgow,	3 3/4 d	22/6	13/9	13/
Bristol	4 1/4 d	25/	15/	15/
Hull	4 1/4 d	22/6	17/6	15/
Leith	5d	25/	17/6	17/6
Newcastle	3 1/4 d	25/	17/6	15/
Hamburg	75 s	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 1/2 cts.	17 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 1/2 cts.	17 cts.	12c.
Kopenhagen	4/3	22/6	20/	20/
Bordeaux	3/	35 cts.	25c.	\$ 8
Antwerpen	4 1/2 d	21/3	15/	15/
Bremen	65 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	2/0	22/6	13/9	20/25/

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/9	3/9	3/3	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/6a3/3	..... 28 c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24 1/2 a25c.	24c.	16c.	25 1/2 a26c.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

Man schreibt uns:

„Bureau Veritas“

Internationale Gesellschaft für Schiffclassification.

Das Seeamt zu Bremerhaven, hat in seinen Sitzungen vom 5. April, 12. und 23. Mai, sich mit dem Verlust der Schoonerbrigg »Friedrich« beschäftigt. Der Herr Reichscommissar hatte in seinem Playdoyer schwere Vorwürfe gegen unsere Gesellschaft und deren Centralleitung erhoben, die darin gipfelten, dass die Classification des Schiffes vom »Bureau Veritas« vorgenommen sei, nachdem das Schiff neun Jahre in norwegischem Besitz gewesen und ohne dass es aussenbords geöffnet sei. Der Herr Reichscommissar hatte hieran den Antrag geknüpft:

»Das »Bureau Veritas« von der Classification der deutschen Schiffe auszuschliessen.«

Das Seeamt hat in seinem Spruche vom 23. Mai er. so dann in obiger Beziehung erkannt:

»Den Experten des »Bureau Veritas« trifft der schwere Vorwurf, dass er ohne genügende Untersuchung des Schiffes seiner Verwaltung die Ertheilung der Classe 5/6 2* 1 anheimstellte, ohne dabei ausdrücklich

zu betonen, dass er das 35 Jahre alte Schiff nicht selbst im Dock gesehen habe.«

Gegenüber diesem Spruch des Seeamts und namentlich den Ausführungen des Herrn Reichscommissars ist es uns von Werth, das Folgende festgestellt zu sehen:

Die Genehmigung der Classe abseiten unserer Centrale geschah auf Grund eines provisorischen Berichts unseres Experten, Capitain R. Ahrens, vom 9. März 1900 und unter der Bedingung, dass die Besichtigung sowie die Reparatur zu seiner Zufriedenheit ausfallen würden.

Um Missverständnissen vorzubeugen, denen auch der unbefangene Leser der Seeamtsverhandlungen mangels ausdrücklicher Hervorhebung dieses Umstandes während der Verhandlungen unterworfen sein könnte, soll hier ganz besonders nochmals hervorgehoben werden, was übrigens allen Schiffahrtskundigen und namentlich den Assecurateuren hinreichend bekannt sein dürfte, dass die der Schoonerbrigg »Friedrich« ertheilte Classe 5/6 2* 1 thatsächlich die niedrigste Classe ist, welche von uns für hölzerne Segelschiffe gegeben wird.

Aus dem Bericht ergibt sich ferner, dass die Besichtigung des Schiffes durch den Experten Ahrens nicht ohne, aber freilich nicht mit völlig genügender Sorgfalt ausgeführt worden ist. Er hat auch in der Verhandlung vor dem Seeamt zu Bremerhaven zugegeben, dass er das Schiff im Trockendock nicht besichtigt, sondern sich auf die Mittheilungen von Fachleuten, die ihm als gewissenhaft und competent bekannt waren, verlassen habe.

Nun ist zu constatiren, dass hiervon dem »Bureau Veritas« bezw. der Centrale bei Ertheilung der Classe nicht das geringste bekannt war, dass man auch bei den eingehenden Mittheilungen, die der Expert über die vorgenommenen Reparaturen macht, nicht hat annehmen können, dass die Mittheilungen über die Kalfaterung des Schiffes nicht auf eigenen Wahrnehmungen des Capitain Ahrens beruhten.

Die weitere Untersuchung des Schiffes, wie sie in dem Ahrens'schen Berichte dargestellt wird, erschien der Centrale genügend.

Hierzu kommt nun noch der Umstand und dem hat unseres Erachtens das Seeamt bei Fällung seines Spruchs nicht genügend Rechnung getragen, dass sowohl der Herr Schiffbaumeister Baars in Bremen, wie der Inspector des Vereins Bremer Seeversicherungsgesellschaften, Herr Jordan, erklärt haben, dass das Schiff sich nach den vor Ertheilung der Classification vorgenommenen Reparaturen in seetüchtigem Zustande befunden habe. Dies wird denn auch von dem Werkmeister in Wencke's Dock bestätigt. Herr Schiffbaumeister Baars geht sogar so weit, dass er das Leckspringen des Schiffes nicht innern Fehlern zuschreibt, sondern darauf zurückführt, dass das Schiff auf einen treibenden Gegenstand gestossen sein möge.

Aber selbst wenn wirklich jene Unterlassung des Capitain Ahrens eine so schwerwiegende wäre, wie das Seeamt meint, so lässt sich doch daraus kein Vorwurf gegen die Art der Classification und die Geschäftsprincipien des »Bureau Veritas« entnehmen. Unsere Gesellschaft ist selbstredend — und wäre es auch, wenn sie im Inland domicilirt wäre — gleich allen derartigen und ähnlichen Gesellschaften auf die Berichte ihrer Experten angewiesen, und wenn hier einmal Versehen abseiten dieser Personen vorkommen, so ist das zwar bedauerlich, könnte aber den Ruf der Gesellschaft nur dann beeinträchtigen, wenn ihr Mangel an Sorgfalt bei der Wahl jener Personen vorgeworfen werden könnte; das wird uns gegenüber Niemand dürfen.

Es war also auch der Sache nach unberechtigt, wenn abseiten des Herrn Reichscommissars der Antrag wiederholt gestellt wurde:

»Dem »Bureau Veritas« im Interesse der deutschen Schiffahrt die Befugnis zu entziehen, deutsche Schiffe

zu classificiren und an deren Stelle durch Gesetz den Germanischen Lloyd zu stellen.

Ausser der sachlichen Berechtigung zu dem Antrag, fehlte dem Herrn Reichscommissar zu demselben auch jede formelle Grundlage. Der Antrag hat das Aussehen eines übergrossen Eifers für den Germanischen Lloyd, welcher selbst den Angriff gegen ein seit langen Jahren in solcher Achtung stehendes Institut wie das »Bureau Veritas« nicht unternommen haben

würde, da er selbst weiss, wie schwer, ja unmöglich es ist, derartige Versehen gänzlich zu vermeiden.

Einen anderen Erfolg als eine durch Nichts begründete Beunruhigung der Seefahrt treibenden Kreise kann übrigens der Antrag des Herrn Reichscommissars begreiflicherweise nicht haben und es ist deshalb nur um so bedauerlicher, dass derselbe gestellt worden ist.

„Bureau Veritas“, Deutsches Central-Bureau.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kautschou«.
Norddeutscher Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«,
»Hannover«, »König Albert«.
Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«,
»Mentagu«, »Espiegler«, »Success«, »Siren«,
»Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
Holländische Marine: Kreuzer »Zeeland«,
»Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«,
»Koningin Regentes«.
Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«,
»Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

Stopfbüchsenpackung a. Galvanischem Metallpapier. „System Endruweit“ D. R. P. No. 82664 u. 97570.

Vorteile: Vollkommene Dichtung — Gleichmässige, dem jeweiligen Dampfdruck entsprechende, Ausspannung. — Weitestgehendes Vermeiden von Reibung und Kraftverlust. — Sicherheit gegen Beschädigung der Kolbenstangen. — Ersparnis an Schmiermaterial.
Einzigste Packung, die auch bei hoch überhitztem Dampf tadelloso steht. — Billiger als Metallpackung.
Bedarf niemals einer vollständigen Erneuerung. — Vorzüglich für Pumpen mit hohem Druck.

Dynamobürsten „System Endruweit“, aus verkohltem galvanischen Metallpapier D. R. P., die gleich den Stopfbüchsen aus reinem Kupfer und Nickel hergestellt werden, vereinigen durch die innige Verbindung dünner Kohlschichten mit chemisch reinen Metallplatten die guten und vermeiden die schlechten Eigenschaften sowohl der Metall- als auch der Kohlebürsten. Stromabnahme funkenlos. Widerstand und Reibung minimal. Collector wird spiegelblank polirt und absolut nicht angegriffen. Verhüten als Ersatz von Kohlebürsten jeden Energieverlust. Abnutzung gering. Bedienung einfach. Preise billig.

Bremer Tauwerk-Fabrik A.-G.

vormals C. H. Michelsen.

Grohn-Vegesack b. Bremen im Zollgebiet,

Geschäftsbestand seit 1790. Arbeiter über 300.
Kapital M 1,500,000 grösste und leistungsfähigste Tauwerkfabrik Deutschlands, fabricirt

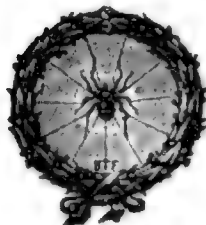
Hanf-, Manila-, Eisen- und Stahldraht-Seile, sowie
Leinen, Schnüre und Bindfäden aller Art.

Agentur Hamburg:

Böning & Hoser. Gr. Reichenstrasse 73-77. Rolandshof.

Vetreter in Bremen:

Friedrich Goosmann, Geeren 12.



Wilh. Richers HAMBURG.

Engros-Lager
von Schiffsproviand und
Schiffsmaterialien.

Blei in Barren

zu verkaufen, in Parteen von 25 tons an
aufwärts. Korrespondenz in Englisch.

H. B. Barnard & Sons.
144, Lambeth Walk, London S. E.

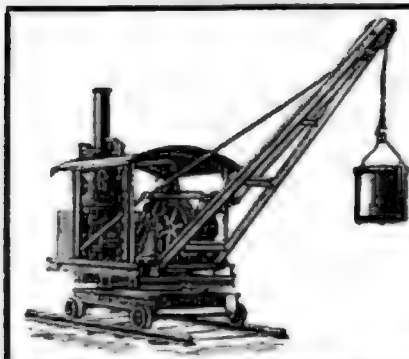
G. H. Thyen, Brake (Oldenburg), Schiffswerft,

Kesselschmiede, Maschinenfabrik.
Trockendock

340' lang, 42' Schleusenbr., 14' Wassertiefe.
Platz f. 4 Schiffe zugleich. Dockbr. 100'.
Telegr.-Adr.: Thyen Brake Oldenburg.
Scotts Code. — Fernspr.-Anschluss No. 7.

Alle Sorten alter Metallabfälle, Spähne,
Aschen u. Rückstände kauft zu höchsten
Preisen und erbittet Offerten

Adolf Bernstein,
Hamburg,
Metallhandlung und Schmelzwerk.



Verbesserte patentirte
Priestman-Greifbagger
und fahrbare und feststehende

Dampfkrähne,
Dampfwinden und Dampfkabel

bauen als Specialität und halten auf Lager

Menck & Hambrock
Altona-Hamburg.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 25.

Hamburg, den 23. Juni.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Zweihöhenproblem in elementarer Darstellung. (Schluss.) — Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. — Der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg (vorm. Steueremannsverein) und die Sonntagsarbeit. — Die deutsche Südpolar-Expedition. — Die Eröffnung des Elbe-Trave-Canals. — Schiffbau. — Vermischtes. — Frachtenbericht. — Büchersaal. — Capitän Johann Dietrich Hein †.

Auf dem Ausguck.

Die Verhandlungen des 31. Vereinstages vom Deutschen Nautischen Verein sind wie alljährlich in Broschürenform kürzlich erschienen. Ihr Inhalt wird jeden praktischen Seemann aufs Höchste interessieren. Sind doch in hochwichtigen Angelegenheiten, in der Seemannsordnung und der Schiffsfrage, Ansichten aus allen Berufskreisen der deutschen Seeschifffahrt unverfälscht und recht oft ungeschminkt zum Ausdruck gekommen. Ganz besonders wird man diese Behauptung bei den Verhandlungen zur Seemannsordnung aufrecht erhalten und noch hinzusetzen können, dass die gepflogenen Debatten von einer vorausgegangenen Beschäftigung mit der schwierigen Materie zeugen, die wohl eine andere als die leider geschehene Behandlung seitens des Reichstages verdient hätte. Hoffen wir auch, dass sich der Reichstag möglichst beim Beginn der nächsten Session mit dem Entwurf der Seemannsordnung beschäftigen wird, so kann immerhin der Jahreswechsel stattgefunden haben, ehe über eine endgültige Erledigung berichtet werden darf. Eine solche Verschiebung des Zeitpunktes, an dem die alte nicht mehr zeitgemässe Seemannsordnung verabschiedet wird, ist besonders im Interesse der Arbeitnehmer im Seeschiffahrtsbetriebe auf das Höchste zu bedauern.

Die unerfreulichen, verlustbringenden Verkehrsunterbrechungen, unter denen während des letzten Winters ein Theil der deutschen Häfen in Folge der Eissperrungen zu leiden hatte, sind ohne Zweifel in gewissem Grade darauf zurückzuführen, dass wir, was unsere Küsten anbelangt, mit Eisbrechern einigermaassen im Rückstande sind. Da die Kriegsflotte mit ihren Panzern einer Eisbrecherhilfe kaum bedarf, sind aus unseren Werften grosse, wirklich jedem Hinderniss, gewachsene Eisbrecher bisher nicht hervorgegangen. Diesem Mangel abzuhelpen, sollte eine dankenswerthe Aufgabe der deutschen Technik bilden. Es wäre indess verfehlt, wollte man allzu weitgehende Hoffnungen an die Bereitstellung solcher grosser Eisbrecher stellen. Das haben die Erfahrungen gelehrt, die man in Russland während der letzten zwei Jahre mit dem gigantischen »Jermak« gemacht hat. Dieser Leviathan, der ursprünglich sich einen Weg durch das Polareis brechen sollte, erlitt bei diesen Versuchen schon zweimal Havarie und dürfte in Zukunft wohl den weniger abenteuerlichen Beruf erhalten, die Schifffahrt der russischen Häfen um einige Wochen länger, als es seither durchgängig der Fall war, offen zu halten. Aehnlichen Zwecken hätten auch vorzugsweise die für die deutschen Küsten zu erbauenden Eisbrecher zu dienen. Fast alljährlich erleiden zahlreiche Seeschiffe schwere Havarien, weil sie, auf der Fahrt von den Eismassen überrascht, ihren Bestimmungshafen nicht mehr erreichen können und im Eise stecken bleiben; solche Unfälle

werden durch die Hilfeleistung guter Eisbrecher auf ein Minimum herabgedrückt werden können. Ob aber bei andauerndem starkem Froste ein regelmässiger grösserer Verkehr durch die Verwendung grosser Eisbrecher möglich zu machen ist, muss bezweifelt werden, selbst unter der Voraussetzung, dass die Eisbrecher im Stande sind, jegliche Eismassen zu forciren. Der Grund hierfür ist nicht technischer, sondern commercieller Natur. Rhedereien sind Erwerbsunternehmungen, und wenn bei einer Fahrt nicht ein Gewinn herauschaut, wohl aber ein grosses Risiko zu übernehmen ist, so wird der Rheder sie unterlassen. Letzteres aber würde bei schweren Eismassen doch der Fall sein. Ferner wird sich die Assecuranz entweder überhaupt nicht, oder doch nur gegen eine ausserordentlich hohe Prämienrate dazu verstehen, Schiff und Ladung zu versichern, wenn die Fahrt zu dem ausgesprochenen Zweck unternommen wird, den Eingang in einen durch lang anhaltenden Frost blockirten Hafen zu erzwingen; denn selbst die besten Eisbrecher können nicht unbedingt verhindern, dass Schiffe durch plötzlich einsetzende Eisschiebungen oder besonders schwere Eismassen in der eben gebrochenen Rinne havariert werden und verloren gehen. Forderte doch das Stettiner Haff noch im letzten Winter mehrere derartige Opfer. Nichtsdestoweniger sind schon die Vortheile, die das Einbringen gefährdeter Schiffe und vor Allem die beträchtliche Verkürzung der leidigen Wintersperre gewähren, so gross, dass sie den Wunsch nach starken Eisbrechern durchaus erklärlich machen. Jeder Tag, ja jede Stunde Verlängerung der Fahrzeit sind von hohem wirthschaftlichen Werthe.

Die **Shipmasters Society, London**, hielt am 12. Juni ihre jährliche Generalversammlung ab, wobei der Jahresbericht verlesen wurde. Aus demselben geht hervor, dass im Laufe des Jahres 98 neue Mitglieder, darunter 57 »Associates«, aufgenommen worden sind und ferner, dass nach Abzug der Verstorbenen und Ausgetretenen die Mitgliederzahl, Ende März, 962 betrug. Von diesen waren 738 ordentliche und 224 »associate« Mitglieder. Angesichts der wachsenden Zunahme von Seesteuerleuten als Mitglieder, war anfangs geplant, den Namen des Vereins in »Shipmaster's and Officers Society« zu ändern, ein Vorhaben, dessen Durchführung vorläufig verschiedener Schwierigkeiten halber auf einen späteren Termin festgesetzt werden musste. Zum Vorsitzenden wählten die zahlreich anwesenden Mitglieder Sir Charles Dilke, der bereits seit einer Reihe von Jahren die mächtige Vereinigung kraftvoll und geschickt nach Aussen vertreten hat. Die eigentliche Leitung und Geschäftsführung liegt in den Händen von Capt. Froud, dem

besoldeten Secretair des Vereins, dessen Verdienste um den Verein von der Generalversammlung dankbar ins richtige Licht gestellt wurden.

Die Direction der Seewarte veröffentlicht am 14. Juni: Nach Herausgabe der Mittheilungen gegen Ende Januar sind für längere Zeit nur sehr wenige **Berichte über Antreffen von Treibeis** eingegangen, nämlich zwei aus dem Januar von je einem Berge unweit der mittleren Ostkante der Neufundland-Bank und einer von einem Eisfeld im März auf der Bank. Etwa von Mitte Mai an sind die Berichte jedoch häufiger geworden und es ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass das Eis in der nächsten Zeit noch ein Hinderniss der Schifffahrt wird. Wenn auch das Treibeis in den meisten Jahren von Ende Juni an nordwärts zurückweicht, so kommt es doch auch vor, dass es noch etwa 4 Wochen länger südwärts und südostwärts fortschreitet. Die äussersten Punkte, wo Eis in dieser Saison den Berichten zufolge angetroffen worden ist, sind 43° 48' N.-Br. und 48° 37' bis 49° W.-Lg. im Süden und 49° N.-Br. in 42° W.-Lg. im Osten.

Hieran schliessend mag eine von Herrn Habenicht aufgestellte **Wetterprognose** für den Sommer Erwähnung finden. Herr Habenicht schreibt aus Gotha vom 15. Juni: »Der vollständige Mangel an tiefen atlantischen Minima sowie die darauf zurückzuführende Gleichmässigkeit in der Luftdruckvertheilung über Europa, welche unsere Witterung seit zwei Monaten beherrschen, lassen darauf schliessen, dass bisher keine beträchtlichen Eismassen bei Ostgrönland ihre Südwärtsbewegung angetreten haben. Sollte auch bis Anfang Juli kein Umschwung unseres seitherigen Wettertypus zu einer ausgeprägten Sommerregenperiode mit tiefen Minima und Kühlung eingetreten sein, so ist die Gefahr des Eintritts einer solchen für dieses Jahr wahrscheinlich überhaupt vorüber und es steht dann ein selten schöner Sommer in Aussicht. Der anhaltend hohe Stand der Sonne im Juli bewirkt nämlich eine starke Wanderung der regelmässigen Windzonen nach Norden und diese hat wiederum eine beträchtliche Ausdehnung des warmen Golfstromwassers nach derselben Richtung zur Folge. Stösst dieses Wasser auf grosse Eismassen in relativ südlichen Breiten, so dauert der Schmelzungsprocess lange; befindet sich aber die Eisgrenze im hohen Norden, so wird ihr Vordringen in südlicher Richtung um diese Jahreszeit sehr erschwert. Aus diesen Gründen dürfte der volkstümlichen Siebenschläfersage doch ein berechtigter Kern innewohnen. Man muss sich eben mit solchen kühnen Combinationen behelfen, so lange man keine Frühjahrseisberichte aus dem ostgrönländischen Meere erhält.«

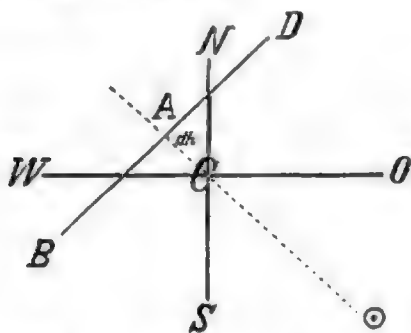
Das Zweihöhenproblem in elementarer Darstellung.

Von Th. Lünig, Königl. Navigationslehrer.

(Schluss.)

Berechnet man mit den Argumenten: Stundenwinkel, Breite und Declination nach einer der bekannten Formeln die wahre Höhe eines Gestirns für einen gegebenen Augenblick, so wird diese nur der thatsächlichen Höhe entsprechen können, wenn die der Rechnung zu Grunde gelegten Argumente richtig sind; da dies nun auf hoher See in der Regel nicht der Fall sein wird, so bestimmt man durch Vergleichung der berechneten mit der beobachteten wahren Höhe den Fehler dh , wobei natürlich die berechnete Höhe als die falsche und die beobachtete als die richtige anzusehen ist. Nennt man z. B. die durch Beobachtung und Berichtigung gefundene wahre Höhe des Gestirns h' , die durch Rechnung gefundene h , so ist $dh = h' - h$ ein Unterschied, der nur durch die Fehler im Besteck hervorgebracht sein kann, vorausgesetzt, dass die Höhe mit der grösstmöglichen Sorgfalt gemessen, und der Stand der Seeuhr genau bekannt ist. Blicken wir nun zurück auf unsere concentrischen Höhengleichungen, so leuchtet uns sofort ein, dass ein solcher Höhenfehler eine Verschiebung der Standlinie parallel mit sich selbst zur Folge hat und zwar in der Richtung nach der Sonne zu, wenn dh positiv wird, in entgegengesetzter Richtung, wenn dh negativ wird. Tragen wir also diesen Höhenfehler dh mit Hülfe der Breitenscala der Karte auf der Peilungslinie der Sonne in der angegebenen Richtung ab, so erhalten wir den Punkt, durch welchen die Standlinie des Schiffes zu legen ist; in einem Punkte dieser Linie muss sich das Schiff im Augenblick der Beobachtung befunden haben.

Ist z. B. in nebenstehender Skizze C der Bestecksort, $\angle SC \odot$ das wahre Azimuth der Sonne, $CA = dh = -3'$, so würde BD die Standlinie des Schiffes sein.



Auf hoher See wird sich nun allerdings mit dieser einen Standlinie nicht viel machen lassen, indessen lässt sich doch aus ihr bei einigem Nachdenken erkennen, in welchem Sinne Fehler in den

der Rechnung zu Grunde gelegten Argumenten auf den Schiffsort wirken. Befindet man sich auf geeignetem Lothgrund, z. B. in der Nordsee auf der Doggersbank etc., so können Reihenlothungen in Verbindung mit der Standlinie oft zur genauen Ermittlung des Schiffsorts führen. Auch beim Ansegeln des Landes kann sie dem Schiffsführer nicht selten wesentliche Dienste leisten, und wenn die Höhengleiche mit der Küste parallel läuft, was dadurch erreicht wird, dass man ein Gestirn in einer Peilung beobachtet, die 90° von der gewünschten Richtung abweicht, so zeigt sie uns den Abstand des Schiffes von der Küste.

Ihre eigentliche Bestimmung, den Schiffsort genau anzugeben, erfüllt die Standlinie nur in Verbindung mit einer zweiten, die die erste möglichst unter einem rechten Winkel schneidet; denn da das Schiff sich auch in einem Punkte dieser zweiten Standlinie befinden muss, so wird der Schnittpunkt beider der verlangte Ort sein, dessen Breite und Länge man sofort aus der Karte entnehmen kann. Zur Erlangung der zweiten Standlinie ist natürlich eine zweite Beobachtung notwendig; man kann zu diesem Zweck entweder die Höhe von 2 verschiedenen Gestirnen gleichzeitig, oder kurz nach einander an demselben Orte beobachten, oder auch eine zweite Höhe desselben Gestirns, nachdem eine genügende Verschiebung im Azimuth (am besten, wie bereits erwähnt, um 90°) stattgefunden hat. Die in der Zwischenzeit vollzogene Ortsveränderung ist in der Weise zu berücksichtigen, dass man von einem beliebigen Punkte der ersten Standlinie aus eine Gerade nach der Richtung des gutgemachten Curses zieht und auf ihr die zurückgelegte Distanz absetzt, durch den so erreichten Punkt legt man eine Parallele zur ersten Standlinie, so ist der Schnittpunkt dieser mit der zweiten Standlinie der gesuchte Schiffsort.

Die Einfachheit und Gleichmässigkeit der erforderlichen Rechnung zeichnet diese Methode der Ortsbestimmung vor den übrigen ganz besonders aus, sie gewährt ausserdem noch den grossen Vortheil, dass man durch die Verbindung der beiden Höhen Breite und Länge gleichzeitig findet, was bei den Methoden von Douwes, Hazewinkel, Caillet usw. nur selten in zuverlässiger Weise der Fall, vielmehr stets an besondere Bedingungen geknüpft ist; endlich lässt diese Methode an Durchsichtigkeit nichts zu wünschen übrig, so dass sie auch einem weniger begabten Schüler leicht verständlich gemacht werden kann. Dass sie nicht in allen Fällen den Schiffsort mit gleicher Genauigkeit giebt, ist selbstverständlich, aber auch kein Nachtheil, denn das thun die übrigen Methoden auch nicht. Ihr grösster Vorzug ist aber, dass der Seemann bei einigem Nachdenken selbst leicht findet, unter welchen Umständen das Resultat seiner

Beobachtungen am genauesten wird, und in welcher Weise die verschiedenen Bestecksfehler auf die Lage des Schiffsorts einwirken; denn das zeigt ihm die graphische Darstellung mit aller nur wünschenswerthen Klarheit und gerade diese Anschauung ist für den Seemann von überzeugender Kraft.

Da die Seekarten nicht immer in einem so grossen Maassstabe gezeichnet sind, wie es zu diesem Zweck wünschenswerth erscheint, man diese auch nicht gern durch oft wiederholte Constructionen vorzeitig ruiniren will, so wird es nöthig, sich schnell eine passende Kartenskizze anzufertigen, was auf folgende Weise in kürzester Zeit geschehen kann. Man zieht unten auf einem Blatt Papier — am besten ist hierzu dünnes, quadrirtes Papier zu benutzen — eine horizontale gerade Linie und trägt darauf nach einem beliebigen Maassstabe eine Anzahl Längenminuten ab, 60 werden in der Regel ausreichen, dann errichtet man in einem Endpunkte eine Normale, schlägt für die mittlere Breite, in der man sich befindet, die Meridionaltheile auf und bestimmt hiernach, wie viele Längenminuten 5 Breitenminuten in dieser Skizze enthalten müssen, nimmt diese auf der construirten Längenscale in den Zirkel und trägt sie auf der Breitenscale so oft ab, wie die Aufgabe es verlangt. Theilt man diese kleinen Abschnitte noch schnell in 5 gleiche Theile, so ist auch die Breitenscale fertig und es erübrigt nur noch, die betreffenden Breiten- und Längengerade etc. mit Zahlen zu kennzeichnen. Hat man einen Transporteur zur Hand, so kann man mit seiner Hülfe die Azimuthe leicht in dieser Skizze absetzen und danach die Standlinien eintragen; ist das nicht der Fall, so empfiehlt es sich, das Kartennetz auf dünnem, durchsichtigem Papier anzufertigen, dieses auf die Seekarte zu legen und den Compass der Karte zu jenem Zweck zu benutzen, nur muss man selbstverständlich darauf achten, dass die Skizze richtig aufgelegt wird und dass sie sich während des Abtragens der Standlinien nicht verschiebt. Man erhält auf diese Weise schnell und leicht den gewünschten Schiffsort mit hinreichender Genauigkeit; denn bei einiger Uebung lässt sich eine solche Kartenskizze in wenigen Minuten anfertigen.

Versucht man diese vorzügliche Methode der Ortsbestimmung dem Seemann zunächst in der angegebenen, oder einer ähnlichen, aber einfachen Weise darzubieten, und vermeidet man es, ihn mit vielem Formelkram und mit einem Wust von Tafeln zu quälen, deren Aufbau ihm unverständlich ist und zu deren sicherer Anwendung ihm in den verschiedenen Fällen die richtige Einsicht mangelt, so glaube ich, dass sie schneller Eingang in jene Kreise finden wird, denen sie grosse Dienste zu leisten vermag. Hat die Methode sich später erst auf See das Bürgerrecht erworben, so wird man

»peu à peu« auch ein Tröpfchen Theorie mit hinzufügen können, wenn man glauben sollte, dass ohne die nicht geht. Wir sollen aber, dass ist wenigstens die Erfahrung meiner langjährigen Lehrthätigkeit, wenn wir unsere Seeleute belehren wollen, uns so elementar wie möglich ausdrücken und wo es nur immer geht, den Anschauungs-Unterricht in den Vordergrund stellen; denn der Seemann sagt mit unserm Altmeister Goethe: »Grau ist jede Theorie.«

Sollten infolge meines Versuchs einer lediglich populären Darstellung auch nur einige unserer Capitäne sich veranlasst sehen, diese empfehlenswerthe Methode der Ortsbestimmung wiederholt zu prüfen, so zweifle ich nicht, dass sie sehr bald zur Erkenntniss ihrer Vorzüge gelangen und sie später oft anwenden werden zum Nutzen unserer Schifffahrt. Dann ist der Zweck dieser Zeilen erfüllt.

Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal.

Vom 1. April 1899 bis 31. März 1900.

S. Im zweiten Vierteljahrsheft der Statistik des Deutschen Reiches befinden sich neben anderen werthvollen Aufschlüssen über Seeschifffahrt und Hafenverkehr, statistische Mittheilungen über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal während des Rechnungsjahres 1899. Unwillkürlich wendet sich in solchen Publicationen das Auge zuerst auf das Endergebniss, in diesem Falle auf die Höhe des Gesamtverkehrs. Und dieser ist erfreulicherweise wiederum während des Berichtsjahres erheblich gewachsen. Die Zahl der am Gesamtverkehr betheiligt gewesenen Schiffe betrug 26 270 und ihr Raumgehalt 3 488 767 R.-T. Netto, gegen 25 816 bzw. 3 117 840 R.-T. Gleich dem Gesamtverkehr ist auch die Durchschnittsgrösse, sowohl der Segler- und Schleppschiffe von 43.89 auf 49.32 als der Dampfer von 224.25 auf 243.76 R.-T.-Netto gestiegen. Schon diese beiden erfreulichen Erscheinungen könnten genügen, die auf eine Aenderung des Tarifs gerichteten Vorschläge, um den Verkehr zu erhöhen bzw. die Einnahmen zu steigern, fallen zu lassen.

Untersteht ferner der Durchgangsverkehr und die Betheiligung der verschiedenen Flaggen am Gesamtverkehr der Beurtheilung, dann wird man zugeben müssen, dass grade diejenige Verkehrsverschiebung, welche die Tarifneuerer von ihrem Antrag erwarten, sich schon allmählig unter dem bestehenden gleichmässigen Tarif vollzogen hat und weiter fortwährend vollzieht. Der Canal wurde im Durchgangsverkehr — von dessen Ergebniss doch schliesslich die Beurtheilung über den ganzen Canalverkehr abhängig ist — von 15 793 Schiffen mit 3 137 505 R.-T. N. im Rechnungs-

jahre gegen 13 758 Schiffen mit 2 736 626 im Vorjahre befahren. Der Gesamtverkehr nach Flaggen geordnet beweist eine procentuale Abnahme und eine absolute Zunahme der deutschen Räumte; dagegen sowohl eine procentuale als absolute Zunahme der britischen Flagge.

Noch überzeugender zu Gunsten des alten Tarifs lässt sich der — eigentlich schon erbrachte — Beweis liefern, wenn man den Canal-Verkehr auf Grund der Herkunfts- und Bestimmungshäfen von resp. nach denen die den Canal benutzten Schiffe gefahren sind, betrachtet. Unter der Rubrik »Herkunft der Schiffe, Richtung Brunsbüttel-Holtenau« finden wir, dass der Verkehr von britischen Häfen von 195 324 im letzten Jahre auf 255 917 R.-T. N. gestiegen ist. Der Verkehr von deutschen Nordseehäfen ausser Elbhäfen hat statt dessen um ca. 9000 R.-T. N. abgenommen, während der Verkehr von den Elbhäfen nur um 60 000 R.-T. also um denselben Betrag wie derjenige von britischen Häfen zugenommen hat.

Unter Berücksichtigung derselben Richtungslinie, nämlich Brunsbüttel-Holtenau, findet man, dass von allen an anderer Stelle des Berichtes verzeichneten Bestimmungshäfen der Verkehr nach deutschen Ostseehäfen sowohl nach Anzahl der Schiffe als nach Raumgehalt am Bedeutendsten gestiegen ist. Also auch hier ist unter dem alten Tarif schon jetzt eingetreten, was man nur unter dem vorgeschlagenen Staffeltarif für möglich hielt. Betrachten wir ferner die Herkunftshäfen der Schiffe in der umgekehrten Canalrichtung nämlich Holtenau-Brunsbüttel. Dort ist bei einem Gesamtverkehr von 13 645 Schiffen mit 2 050 879

R.-T. N. der Verkehr von deutschen Ostseehäfen von 5918 Schiffe mit 699 806 auf 6360 Schiffe mit 758 964 R.-T. N. gestiegen. Die gegen das Vorjahr beobachtete Verkehrszunahme muss sich nach dem für die Bestimmungshäfen angegebenen Verkehr zu urtheilen, in erster Linie auf deutsche Nordseehäfen ausser Elbhäfen und auf britische sowie niederländischen Häfen erstreckt haben. Denn besonders nach jener Richtung hat ein beträchtlicher Verkehrsaufschwung stattgefunden. Nach den Nordseehäfen betrug derselbe zwar nur 32 000 T., dagegen nach britischen Häfen sogar 155 000, nach niederländischen 71 000 R.-T. Netto.

Eine weitere im Rechnungsbericht unter dem Titel »Gesamt-Betheiligung der einzelnen Hafengruppen an dem Schiffsverkehr im Kaiser Wilhelm-Canal« angeführte Tabelle bestätigt in vollem Maasse das bereits wiederholt Gesagte. Nämlich eine lebhaft wachsende Betheiligung am Verkehr in erster Linie von den britischen und deutschen Ostseehäfen, in zweiter Linie von niederländischen, belgischen und Rheinhäfen, in dritter Linie von anderen westlichen und südlichen Häfen, dagegen nur eine relativ mässige absolute Verkehrszunahme und procentuale Verkehrsabnahme von Elbhäfen sowie deutschen Nordseehäfen ausser Elbhäfen. Da Zahlen besser als viele Worte geeignet sind, das erforderliche Verständniss zu bewirken, mag folgender Auszug aus der bereits erwähnten Tabelle Platz finden. (Die in Klammern befindlichen Zahlen geben über den Verkehr im Rechnungsjahre 1898 Aufschluss.) Die Gesamtbetheiligung der einzelnen Hafengruppen betrug:

	Schiffe Anzahl	Raumgehalt R.-T. Netto	Schiffe ‰	Raumgehalt ‰
Von deutschen Nordseehäfen (ausser Elbhäfen)	2 121 (2 290)	415 336 (392 385)	4.04 (4.44)	5.95 (6.29)
Von Elbhäfen	13 855 (12 600)	1 229 858 (1 161 423)	26.36 (24.40)	17.63 (18.63)
Von britischen Häfen	1 465 (1 106)	736 693 (520 751)	2.79 (2.14)	10.56 (8.35)
Von niederländischen, belgisch. und Rheinhäfen	1 633 (1 528)	723 655 (684 717)	3.11 (2.96)	10.37 (10.98)
Von französischen Häfen	175 (156)	107 892 (91 156)	0.33 (0.30)	1.55 (1.46)
Von anderen westlichen und südlichen Häfen	159 (113)	103 755 (71 191)	0.30 (0.22)	1.49 (1.14)
Von deutschen Ostseehäfen	12 809 (11 802)	1 376 466 (1 261 525)	24.37 (22.86)	19.73 (20.23)
Von russischen (finnischen) Häfen	1 730 (1 525)	964 351 (829 403)	3.29 (2.95)	13.82 (13.30)
Von schwedischen Häfen	2 024 (1 693)	552 011 (453 261)	3.85 (3.28)	7.91 (7.27)
Von norwegischen Häfen	122 (109)	21 089 (16 067)	0.23 (0.21)	0.30 (0.26)
Von dänischen Häfen	3 175 (2 782)	361 636 (312 659)	6.64 (5.39)	5.18 (5.01)
Von Häfen des Canals und der Obereider	12 579 (14 200)	362 446 (400 310)	23.94 (27.50)	5.19 (6.42)
Von Häfen der Untereider	711 (1 728)	22 346 (40 832)	1.35 (3.35)	0.32 (0.66)

Die Gesamteinnahme an Gebühren aus dem angeführten Verkehr betrug im Rechnungs-

jahre \mathcal{M} 1 809 951,40 gegen \mathcal{M} 1 590 483,70 im Vorjahre. Berücksichtigt man angesichts dieser

Mehreinnahme, innerhalb eines Jahres, dass der Reichszuschuss im letzten Jahre \mathcal{M} 432 400 betrug, also im Rechnungsjahre — sofern die Ausgaben des Canalamtes nicht gewachsen sind — nur mehr noch \mathcal{M} 213 292 ausmachen müsste, dann ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, an dem der Canalbetrieb nicht nur als ein nationales Werk sondern auch als geschäftliches Unternehmen Früchte zu tragen vermag.

Und somit das Facit?

Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal entwickelt sich von Jahr zu Jahr in einer Weise und nach einer Richtung, mit denen sich jeder deutsche Patriot sowie Geschäftsmann zufrieden geben kann. Besonders die ständig steigende Verkehrszunahme, seitdem der Tarif geändert worden ist (am 4. August 1896) liefert den Beweis, dass die Art der jetzt gebräuchlichen Abgabenvertheilung im Sinne einer natürlichen Weiterentwicklung die richtige ist. Durch einen Differentialtarif mag die britische und niederländische Betheiligung am Verkehr beschleunigt werden, jedoch nur auf Kosten des Verkehrs zwischen Nordsee- und Ostseehäfen. Wir wollen zum Schluss nicht unterlassen das Verdienst des Canalamtes an dem günstigen Endergebniss des Rechnungsjahres ins richtige Licht zu stellen. Nur eine vorzügliche Leitung und ein ausgesuchtes Beamtenpersonal haben vermocht, den Betrieb ohne nennenswerthe Störung, trotz mancher ungünstigen Witterungsverhältnisse, in vollem Maasse aufrecht erhalten zu können.

Der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg (vorm. Steuermannsverein) und die Sonntagsarbeit.*)

Dass der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg, besonders in den letzten vier Monaten, nicht selten die Ansicht anderer Personen zum Zielpunkt persönlicher Angriffe gemacht hat, ist für die Leser an der Wasserkante wohl keine Neuigkeit; vielleicht aber interessiert es sie, zu erfahren, dass nun auch die »Hansa« das Loos vieler Anderer theilen musste. Eho wir darüber berichten, mag in kurzen Zügen die Geschichte des Vereins innerhalb der letzten vier Monate gestreift werden. Es geschieht zur Characteristik der Kampfweise des Vereins und, um die gegen uns gerichteten Angriffe besser beurtheilen zu können.

I. Erst kam die Hamburg-Amerika Linie, deren Vertreter ziemlich unmotivirt von einem Delegirten des Vereins in Berlin am 27. Februar angegriffen wurde, worauf er sich vertheidigte. Später versuchten der Vorsitzende und der in die Affaire verwickelte Delegirte den Spiess umzudrehen und zu behaupten, der Delegirte des Vereins sei provocirt worden. Dieses geschah aber nicht gleich auf dem Vereinstage — dort wäre eine Klarstellung sehr einfach gewesen, sondern später in der localen Tagespresse, die ahnungslos die Aeusserungen des

Vereins aufnahm. Auf Seite 180 der »Hansa« ist dann von anderer Seite der Wahrheit die Ehre gegeben und mitgetheilt, dass nicht der Vereinsdelegirte, sondern der Vertreter der Hamburg-Amerika Linie der Provocirte war. Die jüngst herausgegebenen Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins haben die Richtigkeit unserer damals aufgestellten Behauptung erwiesen.

II. In Zusammenhang mit obiger Angelegenheit veröffentlichte der Verein einen Versammlungsbericht (er gab über die Begebenheiten der Sitzung vom 19. April d. J. Aufschluss) in dem verschiedene hochachtbare hamburger Zeitungen eines schworen Vergehens, nämlich der Illoyalität, gezeiht wurden. In demselben Maasse, wie bei der erwähnten Angelegenheit, so entbehrte auch jene Behauptung jeder thatsächlichen Unterlage. Sie war eine vollständig unmotivirte Herausforderung. Die eine der angegriffenen Zeitungen schrieb deshalb darauf: »Ueber den Begriff 'Loyalität' und 'Illoyalität' scheint in den Köpfen der an der Leitung des Vereins thätigen Herren die merkwürdigste Verwirrung zu herrschen«. Und an anderer Stelle: »Jedenfalls verbessert der Verein seine Position in den Augen der Oeffentlichkeit nicht durch die brüske, durch nichts motivirte Sprache seines Vorstandes.«

III. Darauf kam der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg an die Reihe. In seinem letzten Halbjahresbericht rempelte der V. D. C. u. O. den vorgenannten Verein ohne die geringste Veranlassung an. (Siehe »Hansa« Seite 218. 236.) Als der Vorstand des angegriffenen Vereins in seiner Antwort auf das Deutlichste durchblicken liess, dass er nicht die Vereinsmitglieder, sondern allein dessen Vorsitzenden für die Entfremdung zwischen beiden Vereinen verantwortlich machen müsse, versicherte einige Tage darauf der Vorsitzende des V. D. C. u. O. in einem von ihm veranlassten Gespräch mit mehreren Vorstandsmitgliedern des Schiffervereins, »er bedauere die Entfremdung aufrichtig, jedoch sei nicht er daran Schuld, denn er füge sich nur den Ansichten seiner Mitglieder.« Etwaige Zweifel seitens der Vorstandsmitglieder über die Aufrichtigkeit dieses Ausspruches, wurden beseitigt durch die im nächsten Versammlungsbericht veröffentlichte Mittheilung: »dass im V. D. C. u. O. die Erklärung des Vorstandes vom Verein Deutscher Schiffer unter allgemeiner Heiterkeit der Mitglieder verlesen sei.« Ein Ansichtsgegensatz zwischen Vorsitzendem und Mitgliedern musste dann ja bestehen. Der Vorsitzende fasste die Sache sehr ernst auf, die Mitglieder dagegen brachen in Heiterkeit aus.

IV. Einige Tage später schleuderte der Verein durch Sitzungsbericht einem Hamburger Rheder, der als Beamter einer Behörde eine Rede gehalten hatte, deren Einzelheiten nicht die Billigung des V. D. C. u. O. fanden, die Worte an den Kopf, »dass seine Behauptungen der seemännischen Erfahrung in's Gesicht schlagen und theilweise als erfunden bezeichnet werden müssten.« Der Angegriffene hat es bis jetzt unter seiner Würde gehalten, auf derartige Bemerkungen auch nur mit einem Wort zu antworten.

V. Der jüngste Ausfluss noch immer vorhandenen Streitbedürfnisses ist nun der »Hansa«, oder besser gesagt, dem Verfasser der auf Seite 271/272 stehenden Zeilen zu Theil geworden. Es handelt sich um eine Zustimmungserklärung zu einer Bemerkung der Hamburger Handelskammer über das Thema »Seemannsordnung — Sonntagsarbeit«. Hätte sich der V. D. C. u. O. gegen die Auslassungen der »Hansa« in sachgemässer Weise geäußert, so wäre entweder die Sache sofort erledigt gewesen, oder es hätte eine Polemik mit dem Vortheil stattgefunden, auf beiden Seiten aufklärend zu wirken. Die Aeusserungen des Vereins zu der Auslassung der »Hansa« sind nun ebensowenig wie bei allen schon erwähnten (IV) Punkten sachgemäss, sondern rein persönlicher Art, denn sie richten sich nicht gegen die »Hansa«, sondern gegen eine Person.

* Da wir gezwungen sind, den Namen öfter zu wiederholen, beschränken wir uns in Zukunft auf die Abkürzung »V. D. C. u. O.«

Die Reichstagscommission für die Seemannsordnung hatte als Zusatz zu § 33 Abs. 2 befürwortet: »Löschen und Laden an Sonn- und Feiertagen ist verboten.« Die »Hansa« in Uebereinstimmung mit der Handelskammer hielt diesen Passus im Interesse der deutschen Seeschifffahrt für schädlich. Um nun nicht ohne Weiteres den Ansichten der Handelskammer beizustimmen, wurden die zu § 33 gestellten Anträge von solchen Corporationen abgedruckt, deren Leitung bemüht ist, die Interessen der Arbeitnehmer im deutschen Seeschiffahrtsbetriebe zu wahren. In Folge dessen erwähnten wir auch die Annahme des V. D. C. u. O. in der selbstverständlichen Annahme, damit überzeugend und im Interesse der Beteiligten wirken zu können. Und was antwortet der Verein auf diese unsere Handlungsweise? (Die persönlichen, gegen den Verfasser des Artikels gerichteten Bemerkungen kommen in Fortfall. Für den Leser, der sich dafür interessiert, sei bemerkt, sie sind in dem in gewissen Blättern genugsam bekannten Jargon gehalten, wo der Mangel von Sachlichkeit durch persönliche Bemerkungen ersetzt wird.)

»Der Herr (nämlich der Artikelschreiber) sollte nun in erster Linie wissen, dass dem Reichstage vom V. D. C. u. O. nur solche Wünsche unterbreitet wurden, ohne deren Erfüllung das Leben an Bord von deutschen Handelsschiffen sich in Zukunft immer mehr zu einem unerträglichen und unmöglichen herausgestalten würde. Der Verein glaubte nur solche vorbringen zu sollen, da auch nur diese immerhin schon eine recht stattliche Anzahl darstellten. Man war sich im Vereine darüber klar, dass bei der Macht und dem Einflusse der Vereinigungen der Rhederei-Interessenten auch diese im Interesse des deutschen Seemanns unumgänglich notwendigen Abänderungen des Entwurfes nicht unbedingt Aussicht auf Annahme durch den Reichstag hätten, waren dieselben doch sowohl im Seeschiffer-Verbande, wie auch im Deutschen Nautischen Verein grösstentheils und kurzerhand abgelehnt worden. Unter diesen Umständen hat der Verein von der Bekanntgabe einiger weiterer Wünsche Abstand genommen und nur, wie vorstehend schon bemerkt, solche Anträge gestellt, ohne welche sich in Zukunft zum Fahren auf deutschen Schiffen überhaupt keine Deutsche mehr würden angefunden haben. Es kann dem Artikelschreiber der »Hansa« nicht unbekannt sein, dass der Verein früher den Antrag gestellt hat, dass dem Schiffsmann während der Zeit, in welcher der Rheder die Kosten der Heilung der Heilung trägt, auch die Hälfte der Heuer gebühren solle. Diesen Antrag, welcher zunächst von den Vereinigungen der Rhederei-Interessenten überall abgelehnt, hat das Reichsamt des Innern später in abgeänderter Form wieder in den Entwurf aufgenommen. Dem Artikelschreiber der »Hansa« kann weiter nicht unbekannt sein, dass der Verein s. Zt. für eine Kündigungsfrist für Schiffsofficiere u. A. m. eingetreten ist. Alle diese Wünsche sind jedoch in der Petition an den Reichstag nicht enthalten, ohne dass man deshalb die Existenz derselben anzweifeln könnte. Die in der Versammlung Anwesenden gaben dabei einstimmig ihrem Erstaunen unverhohlen Ausdruck, dass von dem Artikelschreiber der »Hansa« versucht ist, den Beschluss der 23er Commission des Reichstages, betr. Verbot des Löschens und Ladens an Sonntagen, als im Gegensatz zu den Wünschen der Seeleute stehend, hinzustellen.«

Hierauf ist kurz zu antworten, dass der Verfasser unseres Artikels, da er kein Mitglied des V. D. C. u. O. ist, unmöglich wissen kann, welche Ansichten in den einzelnen Sitzungen des Vereins ausgesprochen sind. Für ihn konnten doch nur die veröffentlichten Beschlüsse des Vereins, wie sie in den Abänderungsvorschlägen stehen, in Betracht kommen. Und diese Publicationen sprechen sich nicht für den Antrag der Reichstagscommission aus. Aus dem Umstande, dass ferner der Verein zu Mitgliedern, wie schon sein Name sagt, Schiffsführer

und Seesteuerleute zählt, glaubten wir bei Abfassung unserer Worte annehmen zu dürfen, dass Führer und Steuerleute deutscher Seeschiffe den deutschen Seeverkehr nicht durch ein Gesetz schädigen wollten, wie es in keinem anderen Lande besteht, auch nicht in England. Wir glaubten uns zu dieser Annahme umso mehr berechtigt, als — laut Reichstagscommissionsbeschluss — die Schiffsofficiere ebensogut berechnigte Empfänger von Ueberstundengeldern sein sollen, wie die Schiffsleute, mithin der Antrag, »das Löschen und Laden generell an Festtagen zu verbieten« auch einer Schädigung materieller Interessen gleich sein müsste. Dass der Verein Deutscher Seeschiffer vollkommen mit unserer Ansicht übereinstimmt, mag nur nebenbei erwähnt sein.

Wie dem aber auch sein mag, die auf Seite 272 zu den abgedruckten Anträgen des Vereins von uns gezogenen Schlussfolgerungen, konnten u. A. wohl als irrthümlich bezeichnet, nicht aber in beleidigender und verletzender Weise abgewiesen werden.

Wer die fünf aufgezählten Vorgänge liest, in denen die Leitung des Vereins ihre Streitbarkeit hinreichend documentirt hat, könnte leicht zu der Folgerung gelangen, der Verein mache es Niemand Recht und lebe mit Jedermann im Streit. Eine solche Annahme wäre ein verhängnissvoller Irrthum.

Die Leitung des V. D. C. u. O. d. H. hat schon wiederholt die lebhafteste Anerkennung für ihr in den letzten vier Monaten beliebtes Vorgehen gefunden, und wir sind fest davon überzeugt, diese Anerkennung wird ihr auch von derselben Seite im Falle No. V nicht fehlen. Die Leser werden wissen, dass der »Seemannsverband zu Deutschland« über ein publicistisches Organ »Der Seemann« verfügt, welches Schiffsführer, Seesteuerleute und Seemaschinisten als seine erbitterten Feinde mit allen Waffen behämpft. Es ist dasselbe Blatt, dessen Leitung sich mit der Petition des Verbandes an den Reichstag, betr. Abänderungsvorschläge zur Seemannsordnung, in allen Punkten einverstanden erklärte. Um nur einen Grundzug nochmals aus jenen Vorschlägen des Verbandes zu erwähnen: »Alle Vorgehen des Schiffsmannes sind, wenn sie das erste Mal begangen werden, straffrei; für Schiffsofficiere dagegen ist das im Entwurf der Seemannsordnung vorgesehene Strafmaass für irgend welche Vorgehen zu verdoppeln.«

Dieses Blatt, welches also die Capitane und Officiere der Handelsmarine auf das Schärfste bekämpft und deren Leser in der socialdemokratischen Partei ihren einzigen und natürlichen Schutz sehen, hat der Leitung des V. D. C. u. O. d. H. schon wiederholt lebhaftes Lob gezollt. An einer Stelle heisst es in der in jenem Blatte beliebten bilderreichen Sprache:

»Man mag über die verschiedenen Unternehmungen des früheren Vereins der Seesteuerleute denken und urtheilen wie man will, eins muss man trotzdem anerkennen, dass sich die Organisation der Steuerleute in neuerer Zeit immer mehr und mehr ihrer Bedeutung im wirthschaftlichen Kampfe bewusst geworden ist und demgemäss auch ihre Taktik im Kampf geändert hat. Der Leitung dieser Organisation gebührt die Achtung des Gegners. Nicht wie feige Hunde, nicht wie falsche, hinterlistige Bauchrutscher haben sich diese Männer gelegentlich der Discussion über die neue Seemannsordnung — speciell auf dem letzten »Nautischen Vereinstage« — benommen, sondern wie Männer, die den Ernst der Situation erkannt haben. Mögen wir auch getrennt marschiren, mögen auch unsere Anschauungen uns auf verschiedene Wege führen, in dieser Frage sind und fühlen wir uns eins.«

Da die »Hansa« nun kürzlich mit der citirten Zeitschrift Meinungsdivergenzen in Bezug auf die erwähnten Abänderungsvorschläge des Seemannsverbandes zur Seemannsordnung hatte,

weil wir das Interesse der Schiffsofficiere vertraten, so bleibt uns nichts Anderes übrig, als anzunehmen, die Leitung des V. D. C. u. O. d. H. habe, als sie den gegen die »Hansa« gereizten verletzenden Ton anschlug, damit zugleich eine Lanze für das Organ der Matrosen und Heizer brechen wollen, welches der in letzter Zeit beobachteten Taktik der Vereinsleitung so grossen Beifall gezollt hat. Nur in diesem Sinne aufgefasst, können wir die herausfordernde, gegen uns gerichtete Sprache verstehen.

Und nun noch eine Schlussbemerkung. Das Vereins-Referat über die am 14. Juni abgehaltene Sitzung enthält ausser den angezogenen Punkten auch noch eine Bemerkung, welche in Uneingeweihten leicht den Schluss zulassen könnte, als billige die »Hansa« nicht, dass eine starke Interessenvertretung der Schiffsführer und Seesteuerleute am Lande vorhanden sei.

In erster Linie muss gefragt werden, was ist in diesem Sinne unter Interessenvvertretung zu verstehen? Ist darunter verstanden, dass man bei jeder möglichen und unmöglichen Gelegenheit provocirend und Streit erzeugend wirkt? Dann haben wir zu erwidern: Ein solches Vorgehen wahrlich nicht, sondern schädigt die Interessen deutscher Schiffsofficiere. Wäre es anders, dann müssten die innerhalb der letzten Monate angestregten Bemühungen der Leitung des V. D. C. u. O., im Sinne einer Aufbesserung der wirtschaftlichen Stellung der Schiffsofficiere wenigstens den geringsten Erfolg gehabt haben, was aber u. E. nicht der Fall gewesen ist. Unsere Ansicht über die Art und Weise, wie die Interessen deutscher Schiffsofficiere auch mit Aussicht auf Erfolg zu vertreten sein würden, haben wir auf Seite 230 der »Hansa« ausgesprochen. Wir lassen daraus eine Stelle folgen:

»Die Wahrung der Schiffsführer- und Schiffsofficiereinteressen beruht u. E. einestheils in einer ruhigen, aber nicht misszuverstehenden Abwehr solcher Angriffe, die von Vertretungen der Seeleute niederer Charge gemacht werden, andererseits aber auch darin, dass am richtigen Zeitpunkt in gemässiger und doch fester Weise auf eine Hebung des Standes nach sozialer und wirtschaftlicher Seite hin gewirkt wird. Allerdings dürfte der letztere Vorschlag nur dann mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden können, wenn mehr diplomatische Begabung als blindes Darauflosgehen Gelegenheit zur Bethätigung finden. Das Capital ist eine sehr mächtige Gewalt. Will man von dieser Concessionen erringen, so zeigt es von recht naivem Gemüth, wenn statt geschickt den Augenblick zum richtigen Handeln abzapfen, einfach bei irgend einer Gelegenheit Radau geschlagen wird. Eine derartige Maxime hat selbst den im socialdemokratischen Geiste und mit socialdemokratischen Waffen kämpfenden Arbeitnehmervvertretungen noch keine Erfolge gebracht, obgleich diesen das Mittel zur Hand war, mit einem Strike drohen zu können.

Die deutsche Südpolar-Expedition.

Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich einestheils auf die Ende März zur Versendung gelangte Denkschrift, betr. die deutsche Südpolar-Expedition, andererseits stellen sie einen knappen Auszug aus einem in der »Marine-Rundschau« vom Marine-Oberbaurath Kretschmar veröffentlichten Artikel über dieses Thema dar.

In den Jahrgängen 1898 und 1899 der »Hansa« ist wiederholt und eingehend auf das Bestreben, eine deutsche Südpolar-Expedition ins Leben zu rufen, hingewiesen. Auch der schliesslichen, hauptsächlich auf die Initiative des Directors unserer Seewarte zurückzuführenden Erfolge ist erwähnt und

dabei mitgeteilt worden, dass ein Theil der nach Berechnungen des Reichs-Marine-Amtes auf 1 020 000 Mk veranschlagten Gesamtkosten aus Privatreisen aufgebracht werden solle. Angesichts vorstehender Mittheilungen werden wir uns im Nachstehenden darauf beschränken, das zur Polarfahrt ansehbare Schiff, seine Einrichtungen, seine Besatzung incl. Expeditionstheilnehmer, die muthmaassliche Reisedauer und den Zweck der Expedition zu erwähnen.

Das von der aus Reichsbeamten bestehenden Commission aufgestellte Programm verlangt die Erfüllung folgender Bedingungen für den Bau des Expeditionsschiffes:

Für die Erforschung der südpolaren Gebiete ist ein hölzernes Segelschiff mit einer Schrauben-Schiffsmaschine und zugehörigem Dampfkessel, mit electrischer Beleuchtung und Dampfheizung, mit einer Dampfexpumppe, einer Dampfwinde von 3,5 Tonnen und einer solchen für 7,5 Tonnen Last, mit einem Trinkwasser-Destillirapparat für 600 Liter Leistung in 24 Stunden, mit Einrichtungen zum Betribe der electrischen Beleuchtung, der Dampfwinde, der Dampfheizung und des Trinkwasser-Destillirapparates nach näher aufgeführten Bedingungen zu liefern.

Das Schiff muss so beschaffen sein, dass es den Eiserhältnissen am Südpol widerstehen kann, ein gutes See- und Segelschiff von guter Stabilität und guten Seeigenschaften und gross genug ist, dass eine Besatzung von etwa 30 bis 32 Personen für eine Reisedauer von etwa drei Jahren mit allen dazu benötigten Proviant-, Material- und Kohlenvorräthen und den erforderlichen Inventarien und Einrichtungen für die Schiffsführung und Seefahrt und für wissenschaftliche Untersuchungen bequem an Bord unterzubringen sind. Ausserdem sind an Bord eine Windmühle, die Bauteile für ein Stationshaus, vier kleine Beobachtungshäuser, die Zubehörtheile für die Füllung eines Fesselballons sowie in zusammenlegbarem Zustande der Letztere selbst unterzubringen. Das Fahrzeug erhält einen Schraubenbrunnen und einen Ruderbrunnen zum Herausholen der Schraube und des Ruders aus dem Wasser, wie bei Polarschiffen gebräuchlich.

Die Ablieferung des fertigen Schiffes sollte im Hafen von Geestemünde, Bremerhaven, Hamburg oder auf der Werft des Erbauers an die Abnahmecommission des Reichsamts des Innern erfolgen, welche in ihrer Zusammensetzung übereinstimmend ist mit der Commission der Südpolarexpedition.

Das Fahrzeug muss besonders eifert gebaut werden, sowie auch behagliche Wohnräume für die Besatzung enthalten; auch soll es im Allgemeinen ohne besonderen Ballast die verlangte gute Stabilität besitzen, und muss die metazentrische Höhe gleich derjenigen sich gut bewährt habender Seesegelschiffe sein.

Ferner soll das Schiff unter Zugrundelegung der weiterhin angegebenen Gewichte für die geringste zulässige Länge und Breite für das sich ergebende Displacement construirt werden. Der Constructionstiefgang, gemessen von der Constructionswasserlinie bis zur Innenkante-Spannung am Kiel, soll für das vollständig ausgerüstete seelare Schiff 4,8 m nicht überschreiten; die Länge soll höchstens 47 m zwischen den Perpendikeln betragen. Der Freibord muss so bemessen sein, dass ausreichende Reserve-Schwimmkraft vorhanden ist und beim Ueberlegen des Schiffes durch den Segeldruck die Sicherheit des Fahrzeuges unter allen Umständen gewährleistet ist.

Die Spanten sind aus bestem trockenem Eichenholz herzustellen, die Wägerung kann aus Pitch-Pine oder Eiche bestehen, die zwei inneren Lagen der Aussenhaut sind Eiche oder Pitch-Pine, an Hinter- und Vordersteven Eiche. Die dritte äussere Plankenlage der Aussenhaut besteht aus Demerara-Greenheart. Die Decksbalken sind Pitch-Pine, ebenso die Wassergänge nur an den Enden im Bug und Heck Eiche, Kiel und Kielschwein Eiche. Das sonstige Material für Steven, Mastspuren, Unterzüge u. dergl. m. ist trockene, gute Eiche. Für die Abmessungen der Verbandtheile gelten die Vorschriften, der

deutschen Schiffclassificationsgesellschaft »Germanischer Lloyd«. — Classe A.1 mit Eisverstärkung. Besondere Eisverstärkungen gegen seitlichen Eisdruck in schräger und verticaler Richtung aus Eichenholz sind vorzusehen und in den Lasten und im Raum in etwa 2 m Entfernung über die ganze Schiffslänge anzubringen. Bug und Heck erhalten für diesen Zweck innere, zweckentsprechend angeordnete Verstärkungen aus Eichenholz.

Die Spantenlagen sollen dicht aufeinander liegen und mit Cylinderzapfen und verzinkten Eisen- oder Stahlbolzen verbunden werden. Der Zwischenraum zwischen den Spanten soll mit Korksteinplatten oder einem Gemisch aus Sägespänen und Steinkohlentheer oder Kork und Holztheer gut dicht ausgefüllt werden, als Schutz gegen die Kälte und zur Conservirung der Hölzer. Zur Verbindung der hölzernen Verbandtheile sind soviel wie möglich hölzerne Kniestücke und Dübel aus Eichenholz zu verwenden. Eisenknies sind thunlichst zu vermeiden. Die Deckstützen sollen aus Eichenholz bestehen. Oberdeck und Zwischendeck sollen durchlaufende Decks sein, und soll das Zwischendeck möglichst in der Wasserlinie liegen mit geringem Sprung. Die Planken desselben können Pitch-Pine oder astreine Kiefer sein.

Das Fahrzeug soll eine kleine Back und Campanje (erhöhtes Quarterdeck) von etwa 1,5 m Höhe unter den Balken erhalten, welche Räume zur Unterbringung des Proviantes und der Polarhunde dienen. Mittschiffs ist ein kleines Deckshaus auf dem Oberdeck von guter Mannshöhe herzustellen, welches als Arbeitsraum (Observationshaus) für die wissenschaftlichen Mitglieder der Expedition dienen soll. Die Länge desselben soll 5—6 m betragen. Die Ausstattung besteht aus einem Ausziehtisch und einigen Spindeln und Klappsitzen und etwa zwei Klappstühlen. In dem hinteren Theil dieses Deckhauses soll ein Kartenhaus liegen und der dadurch geschützte Hauptniedergang nach den Wohnräumen. Die gesammten Wohn- und Gesellschaftsräume der Besatzung liegen im Zwischendeck.

Die unter dem Zwischendeck liegenden Lasten sind für die Unterbringung der Kohlen, des in Küsten und Fässern verstauten Proviantes und des Materials einzurichten, während die Proviandräume im Zwischendeck wesentlich zur Aufnahme des unmittelbar im Gebrauch zu nehmenden Proviantes und Materials einzurichten sind.

Das Fahrzeug ist als Dreimast-Marssegel-Schoner, d. i. mit einem Fockmast als Vollmast getakelt. Alle gebräuchlichen Stag- und Vorsegel, Reserveseegel und Sturmssegel sind mitzuliefern. Die Takelung, die Besegelung und das Tuch der Segel bestimmen die Vorschriften des Germanischen Lloyd und der deutschen Seeboroughgenossenschaft. Sämmtliches stehendes und an Deck fahrendes Gut soll aus bestem Hanftau bestehen, und ist das complete stehende und laufende Gut mit sämmtlichen Blöcken, Beschlägen Ketten- oder sonstigen Hangern und allem Zubehör mitzuliefern. Masten und Rundhölzer sind aus Pitch-Pine und Kiefern möglichst astrein zu liefern mit allen Beschlägen, auch für Sonnen- und Regensegel, Sahlings, Marsen mit den benötigten Stängen, Rösen, Gaffeln, Bäumen, Ladobäumen, Flaggenstock, Göschstock usw. Die Rundhölzer sollen geölt oder gestrichen werden. Die Besegelung soll mit Berücksichtigung der Stabilität so gross bemessen sein, dass das Schiff selbstständig als Segelschiff in See gehen, manövriren, gut über Stag gehen und die See halten kann.

Das Schiff soll eine stehende dreifache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Condensation erhalten, welche bei 12 kg Dampfspannung im Hochdruck-Schieberkasten im Stande sein muss, bei der vollen Ausrüstung mit den in der Gewichtsliste vorgesehenen Gewichten an Bord bei ruhigem Wasser während einer sechsständigen Fahrt dem Schiffe die Geschwindigkeit von sieben Seemeilen die Stunde zu geben. Für die Ausführung gelten die Vorschriften des Germanischen Lloyd und der Seeboroughgenossenschaft.

Von den eingegangenen Angeboten entsprach das Project der Howaldts-Werke in Kiel am vollkommensten allen gestellten Bedingungen, auch die eingesandten Zeichnungen zeigten, sowohl was die Form des Schiffes über und unter Wasser, als auch die innere Einrichtung und die Besegelung des Fahrzeugs betrifft, eine vorzügliche Lösung der gestellten schwierigen Aufgabe.

Nach einigen geringeren Abänderungen in dem Project der Howaldts-Werke, zu denen Ersatz der Stahldrahtakelage durch Hanftau und die Annahme zweier Schiffkessel anstatt eines Kessels und einige Abänderungen in den inneren Einrichtungen gehören, wurde der Bau des Schiffes und der Maschinenanlage complet seeklar zum sofortigen Inseegehen nach Fertigstellung, wie vorgeschrieben, den Howaldts-Werken in Kiel übertragen. Die Ablieferung des Schiffes soll zum 1. Mai 1901 in Kiel erfolgen, und finden dann die Abnahme- und Probefahrten statt.

Die Abmessungen des Fahrzeugs sind die nachstehenden:*)

Länge zwischen den Perpendikeln . . .	46,0 m
Breite auf den Spanten	10,7 »
Seitenhöhe	6,3 »
Constructionstiefgang	4,8 »
Displacement auf Aussen Seite der Green-	
heart-haut bei voller Ausrüstung mit	
allen in der Gewichtsliste angeführten	
Gewichten etwa	1450 t.

Die Maschinenkraft beträgt für die gewöhnliche Fahrt etwa 300 indicirte Pferdestärken, sie kann aber bei Forcierung der Kessel vorübergehend bis auf 500 indicirte Pferdestärken gesteigert werden.

Bug und Heck erhalten über und unter Wasser zum Schutz der Beplankung beim Arbeiten im Eise eine Stahlbeplattung von 8—10 mm Dicke, die sich um die Steven legt.

Die Länge des Schiffes über Alles beträgt . .	51,25 m
die grösste Breite in der C. W. L. ist . . .	11,10 »
der Tiefgang bei dem Constructiondisplacement	5,4 »

Die Aussenhautplanken der Greenheartlage sind in der Wasserlinie 150 mm dick, die anderen beiden Lagen je 100 mm, so dass die Gesamtdicke der Aussenhaut hier 350 mm beträgt, in der Nähe des Kiels sind die Dicken 75, 100 und 75 mm. Die oberen Balkwäger sind 250 mm dick, die Unterbalkwäger 185 mm, die Garnirung 95 mm, die Kinnwäger 170 mm. Der Kiel ist Eiche, 370 mm dick und 420 mm hoch, das Kielschwein, Eiche, ist doppelt und die untere Lage 430 mm dick und 400 mm hoch, die obere Lage 330 und 400 mm, so dass die ganze Höhe des Kielschweins 800 mm beträgt.

Die Spanten sind in der Wasserlinie 260 mm dick, die ganze Dicke der Holzverbände beträgt daher an dieser Stelle etwa 700 mm, die Wassergänge sind 250 mm.

Für die Gesamtleistung ist der ausserordentliche Professor für Geographie an der Berliner Universität, Dr. Erich v. Drygalski, ausorschen, der schon vor zehn Jahren einen längeren Aufenthalt im arktischen Eise zu wissenschaftlichen Zwecken ausgeführt hat.

(Schluss folgt.)

*) Nansen's Polarschiff, der „Fram“, hatte folgende Abmessungen:

Länge in der Wasserlinie	36,25 m
Länge des Kiels	31,50 „
Länge über Alles	49,00 „
Breite in der Wasserlinie	10,40 „
Grösste Breite	11,00 „
Tiefe im Raum	5,25 „
Displacement bei 4,75 m Tiefgang	800 t.

Die Eröffnung des Elbe-Trave-Canals.

Schon in letzter Nummer ist über die Vollendung des Elbe-Trave-Canals und über die muthmaasslichen Feierlichkeiten aus Anlass seiner Eröffnung berichtet worden. Wir ergänzen die vorwöchentlichen Angaben durch einige Mittheilungen über die Bahn und Herstellungskosten der künstlichen Fahrstrasse,

sowie durch die Wiedergabe einer uns in gütiger Weise zur Verfügung gestellten Abbildung des Kaiserthores, jenes Ortes, an dem Se. Maj. der Kaiser den Dampfer bestiegen hat, der ihn nach dem Burghor führte.



Der Canal, welcher eine Länge von 67 Kilometer misst, stellt eine ausserordentliche Verbesserung gegenüber der alten, schon Ende des XIV. Jahrhunderts geschaffenen Verbindung der Trave mit Elbe durch den Stecknitz-Canal vor, der bei seinen vielen Krümmungen eine Länge von 98 Kilometer besass. Der neue Canal hat selbstverständlich auch bedeutend grössere Dimensionen. Seine obere Breite beträgt 31,7—42,4, seine Sohlenbreite 16,0—28,4 und seine Tiefe bei niedrigstem Wasserstande 2,0 Meter. An verschiedenen Stellen sind Ausweichen mit 27,3 Meter Sohlenbreite angelegt; auch sind alle Bauwerke so ausgeführt, dass die Sohlenbreite jederzeit auf 27,3 Meter und die Wassertiefe auf 2,5 Meter vergrössert werden kann. Da der Canal kein ebenes Terrain passirt, so war der Bau von 7 Schleusen nothwendig, von denen sich 2 südlich und 5 nördlich der Scheitelstrecke befinden. Letztere liegt zwischen der Schleuse Nr. 2 bei Witzeze und der

Schleuse Nr. 3 zwischen Panten und Lankau und hat eine Länge von 30 Kilometer; auf die südliche Schleusentreppe entfallen 11, auf die nördliche 26 Kilometer. Die Dimensionen der Schleusen sind: Kammerlänge 80, Kammerbreite 17, Thorbreite 2 und Wassertiefe 2,5 Meter. Die Wasserspeisung der Scheitelstrecke wird von dem Möllner See, der in seinem westlichen Theil vom Canal passirt wird, und mehreren kleinen Bächen übernommen. Bei den unvermeidlichen Biegungen des Canals ist der kleinste Krümmungshalbmesser von 600 Meter nirgends überschritten. Unmittelbar vor der Einmündung in den Seehafen zu Lübeck am Burghor erweitert sich der Canal zu einem 1000 Meter langen und 100 Meter breiten Canalhafen. Die Gesamtbaukosten des Canals belaufen sich auf 23 554 000 Mark; der hiervon auf Preussen entfallende Theil beträgt 7 500 000 Mark, also fast ein Drittel.

Schiffbau.

Bauftrag. Die Ewerführerei-Firma Lütgens & Reimers, beauftragte die Werft von H. C. Stülcken Sohn auf Steinwärders mit dem Bau eines Schleppdampfers von 45 Fuss Länge, 12½ Fuss Breite und 6 Fuss 3 Zoll Tiefe. Das Fahrzeug soll eine Maschine von 80 Pferdestärken und einen Kessel von 28 □m Heizfläche erhalten. Die Lieferung ist auf November d. J. vereinbart.

elegante Cajüten für eine beschränkte Anzahl von Passagieren. Die eine Cajüte ist ebenso wie die Officierkammern auf der Brücke aufgebaut. Das Schiff ist mit 6 grossen Ladeluken ausgestattet, die durch 12 Dampfwinden bedient werden. Herr Capitän Breckenfelder, seit langen Jahren in Diensten der gen. Rhedereifirma, seit mehreren Jahren Capitän des Dampfers »Ithaka«, wird das Commando der »Macedonia« übernehmen.

Stapellauf. Am 15. d. M. lief auf der Schiffswerft von Swan & Hunter, Wallsend, der für die Herren A. C. de Freitas & Co., Hamburg, neu erbaute Passagier- und Frachtdampfer »Macedonia« vom Stapel. Die »Macedonia« ist ein Schiff von 400' Länge, 46' 3" Breite und 31' Höhe mit einer Tragfähigkeit von über 7000 Tons. Das Schiff wurde nach Lloyd's höchster Classe unter specieller Aufsicht gebaut und ist mit Maschinen von der »North Easter Marine Engineering Company« ausgestattet, die dem Dampfer eine Geschwindigkeit von 12 Knoten geben werden. Der Dampfer enthält sehr

Stapellauf. Auf der »Neptunwerft, Rostock, wurde am 16. Juni der Schlepper »Kirchwärders«, für die Hamburg-Amerika-Linie, zu Wasser gelassen. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des im Vorjahre abgelieferten Schleppers »Kuhwärders« derselben Linie. Dimensionen 80'×19'×12'6". — Anfangs Juli wird ein für die Neue Dampfercompagnie in Stettin erbauter Stahlfrachtdampfer von 4000 Tons Tragfähigkeit vom Helgen laufen. Das Schiff, das die Baunummer 191 führt, wird gegenwärtig beplattet. Die Dimensionen sind 337'×44'2"×21,5; Cylinderdurchmesser 610×1050×1550 mm.

— Germanischer Lloyd *100 A. L. E. Baunummer 193, Frachtdampfer der Firma H. C. Horn, Schleswig, 2200 Tons, steht in Spanten, wird in 5 Wochen beplattet sein. Für Baunummer 194, Stahlfrachtdampfer der Société du chemin de fer Chinois de l'Est in St. Petersburg, ist der Kiel gestreckt und die Spanten gebogen. — Baunummer 198, neuester Abschluss, betrifft einen Stahlfrachtdampfer der Dampfschiffsreederei von 1899 in Hamburg von 3200 Tons. Voraussichtlicher Ablieferungstermin Ende Mai 1901. Dieser Dampfer ist ein Schwesterschiff der früher erbauten Dampfer »Hedwig«, »Frieda Horn«, »Westfalen« und »Baltique«, die, wie man uns mittheilt, sich infolge ihrer guten Ladefähigkeit, Fahrgeschwindigkeit und Kohlenverbrauchs vorzüglich bewährt haben.

Stapellauf. Auf der Werft der Actiengesellschaft »Vulcan« in Stettin lief am 19. Juni der für Rechnung des Norddeutschen Lloyd im Bau befindliche Reichspostdampfer »Prinzess Irene« in Gegenwart von Vertretern der Reichsregierung und der Behörden glücklich vom Stapel. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des Dampfers »König Albert« von etwa 545 Fuss Länge, 11 000 Registertons Raumgehalt und etwa 19 000 Tons Wasserverdrängung. Das Schiff besitzt Einrichtungen für 300 Passagiere erster und 100 zweiter Classe und kann ausserdem bei voller Ausnutzung der Räume bis zu 2000 Personen in der dritten Classe befördern. Dasselbe ist nach der höchsten Classe des Germanischen Lloyd erbaut und mit allen möglichen Hilfsmitteln und Verbesserungen sowie den weitgehendsten Sicherheitsvorkehrungen versehen. Der Dampfer »Prinzess Irene« ist für die Reichspostdampferlinie des Norddeutschen Lloyd nach Ostasien bestimmt.

Schiffsverlängerung. Der Doppelschraubendampfer des Norddeutschen Lloyd »Wittekind« ist, da sich die Passagier- und Laderäume des Schiffes als zu klein erwiesen, auf der Werft der Tyne Pontons and Dry Docks Co. Ltd. in Newcastle on Tyne einer Verlängerung unterzogen worden, nach Bremerhaven abgegangen. Durch die Verlängerung des Schiffes um 18.29 m sind sowohl die Passagier- als auch die Laderäume desselben ganz erheblich vergrössert worden. Die Probefahrt des Dampfers »Wittekind« hat in jeder Hinsicht zufriedenstellendes Resultat ergeben. Die jetzige Länge des Dampfers beträgt 143 m, die Breite 14 m und die Raumtiefe 8.3 m. Durch den Umbau wurden 20 neue Passagierzimmer gewonnen, ausserdem ist der Speisesaal des Schiffes bedeutend erweitert worden, ein für die Bequemlichkeiten des Schiffes sehr wesentlicher Vortheil. Noch bedeutender ist der Gewinn an Laderaum. Gleichzeitig ist das Schiff in allen Theilen vollständig renovirt worden. Der Dampfer wird zunächst eine Reise nach Baltimore machen und alsdann vom October ab wieder in die La Plata-Linie eingestellt werden, auf welcher derselbe auch zuvor vorzugsweise beschäftigt war.

Vermischtes.

„Hamburger Beiträge“ nennt sich ein neues journalistisches Unternehmen, eine wöchentlich erscheinende Zeitungs-correspondenz für Hamburger Gewerbe, Handel und Schifffahrt, die den Zweck verfolgt, die deutschen Zeitungen mit zuverlässigem, neuem und vielseitigem Material über die wirtschaftlichen Zustände Hamburgs zu versehen. Die Herausgeber gehen von der Ansicht aus, dass das abgesonderte staatsrechtliche und wirtschaftliche Leben Hamburgs vielfach im Binnenlande dahin geführt hat, Hamburgs berechnete Interessen zu ignoriren oder als irrelevant und als ein Fremdes, das man preisgeben könne, anzusehen. Dem leiste die geringe Bekanntheit mit Hamburger Verhältnissen, über die den Binnenländer weder Landtags- noch Reichstagsdebatten hinreichend orientiren,

Vorschub. Abhilfe wird dadurch gesucht, dass den Zeitungen das historische, statistische und beschreibende Material über Hamburgs Zustände in leicht lesbarer Form durchaus zuverlässig von den ersten Sachverständigen dargestellt wird. Zu diesem Zwecke haben sich auf Anregung der »Hamburg-Amerika Linie« wissenschaftliche, gemeinnützige und wirtschaftliche Aestalten und Vereine, Banken, Werften, Rhedereien und einige grosse Firmen bereit erklärt zur Mitarbeit für die »Hamburger Beiträge«. Die Herausgeber versichern in einem Circular an die Redactionen, dass sie ihr Ziel durch eine sachliche Orientirung, ohne Parteipolitik und ohne Polemik, erreichen und dafür in allen deutschen Landschaften und in der Presse aller Parteien Verständniss und Wohlwollen suchen wollen. Sie haben bei unparteiischen, kühlen Beurtheilern die Anerkennung gefunden, dass ihr Gedanke, den grossen und wohlthätigen Einfluss, den gut unterrichtete Zeitungen mit Recht auf die öffentliche Meinung ausüben, mit loyalen Mitteln, durch eine für die Oeffentlichkeit nützliche Thätigkeit für sich zu gewinnen, ein gesunder, und — wenn die Ausführung dem Plane entspricht — ein Erfolg verheissender sei.

Correctionsplan der Ems. Für weitere an der Seeschifffahrt wie Binnenschifffahrt interessirte Kreise wird sicherlich das folgende Schreiben des preussischen Eisenbahnministers an die Dortmunder Handelskammer beachtenswerth erscheinen.

Auf die Vorstellung vom 19. Januar d. J. erwidere ich der Handelskammer, dass die dem Schifffahrtsbetriebe auf der unteren Ems durch die Krümmungen des Flusses verursachten Schwierigkeiten von mir nicht verkannt worden sind. Es sind deshalb Arbeiten zur Abflachung der drei schärfsten Krümmungen bei Koldam, am Pottdeich und bei Hilkenborg ausgeführt; ferner sind daselbst Leitwerke hergestellt, um das Auflaufen der Schiffe auf die Bühnenköpfe zu verhindern. Die Leitwerke bestehen aus Schwimmflößen, welche sich mit der Fluth und Ebbe auf- und niederbewegen und so bei jedem Wasserstande den Schiffern nicht ermöglichen, an ihnen fortzugleiten. Ein abschliessendes Urtheil darüber, ob diese Maassnahmen auch bei steigendem Schiffsverkehr sich als ausreichend erweisen werden, lässt sich erst aus der Erfahrung gewinnen. Für die Ems zwischen Papenburg und Leerort ist in dem mit der Landesvertretung vereinbarten Correctionsplan eine Fahrwassertiefe von 4,1 Meter festgesetzt, welche für die Canal-schiffe, die bis zu 2 Meter Tiefgang haben, vollauf genügt. Damit diese Tiefe dauernd vorhanden bleibt, sind die einer Versandung besonders ausgesetzten Strecken auf 4,5 Meter ausgebaggert worden. Eine Vergrösserung der Fahrwassertiefe der Ems oberhalb Emden im Interesse der Seeschifffahrt, welche sehr erhebliche Kosten verursachen würde, hat zur Zeit nicht in Aussicht genommen werden können; es muss vielmehr einstweilen genügen, das Fahrwasser von der See bis Emden für grosse Seeschiffe brauchbar zu machen und dort einen geeigneten Hafen herzustellen, was, wie der Handelskammer bekannt sein wird, bis zum nächsten Jahre in vollem Umfange geschehen soll. Diese Maassnahmen sind nothwendig, um den Dortmund-Ems-Canal gegen die Wasserstrassen des Rheins mit Rotterdam concurrenzfähig zu machen. Thielen. (H. N.)

Der überseeische Schiffsverkehr im Hafen von Auckland wurde im Jahre 1899 durch 221 eingehende Schiffe von 311 827 R.-T. und durch 183 ausgehende von 214 531 R.-T. vermittelt. Im Vorjahre waren 233 Schiffe von 293 873 R.-T. eingelaufen und 210 Schiffe von 218 990 R.-T. ausgelaufen. Die Küstenschifffahrt wurde durch 9593 eingehende Schiffe von 1 148 939 R.-T. und durch 9620 ausgehende Schiffe von 1 215 667 R.-T. betrieben. Deutsche Schiffe haben in dem Hafen von Auckland im Jahre 1899 nicht verkehrt.

(Nach einem Berichte des Kaisers), Consuls in Auckland.)

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 1. Juni 1900.

Frachtraten für Getreidedampfer haben sich während der letzten Woche so gut behauptet, dass Verschiffer, obgleich sie noch immer abgeneigt sind, Angebote zu höheren Raten zu machen, in vielen Fällen passende, ihnen angebotene Räume mit einer kleinen Erhöhung gegenüber früheren Abschlüssen acceptirt haben. Einige Zeitcharter sind zum Decken dringender Nachfrage zu aussergewöhnlich hohen Raten bewirkt worden; wo jedoch eine prompte Erledigung nicht Nothwendigkeit ist, weichen die Ansichten der Verschiffer von denen der Rheder noch weit von einander ab. Die Nachfrage nach »Timber«-Booten vom Golf hat beträchtlich nachgelassen, während der Bedarf nach »Deals« fortgesetzt lebhaft anhält und ein weiterer Frachtaufschwung stattgefunden hat. Dampfer für allgemeine Zwecke finden nach allen Richtungen bereite Abnehmer. Die Nachfrage nach Kohlenräumen ist wiederum in den Vordergrund getreten, trotz des Mangels an offenen Booten und erhöhten Forderungen für solche Räume seitens der Rheder. — Wir haben auf unserem Segelschiffsmarkt über keine Aenderung von irgend welcher Bedeutung zu berichten. Der Räummangel dauert unvermindert an und in Folge dessen sind die Frachten fortgesetzt sehr fest. Weil Charter nur zu vollen Raten bewirkt werden können, ist die Anzahl vorgekommener Abschlüsse verhältnissmässig gering. Zur Zeit sind die Aussichten für die Rheder, trotz des Umstandes, dass der Räumbedarf nicht sehr lebhaft ist, günstig zu nennen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 ¹ / ₂ d	17 6	13 9	12 6
London,	4 d	22 6	17 6	15
Glasgow,	3 ¹ / ₂ d	22 6	13 9	15
Bristol	4 ¹ / ₂ d	25	15	15
Hull	4 ¹ / ₂ d	20	17 6	15
Leith	4 ¹ / ₂ d	25	17 6	17 6
Newcastle	4 ¹ / ₂ d	25	17 6	15
Hamburg	80 d	24c.	20 cents.	30 mk
Rotterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	17 cts.	12c.
Amsterdam	9c.	22 ¹ / ₂ cts.	17 cts.	12c.
Kopenhagen	4 3	22 6	20	20
Bordeaux	3	35 cts.	25c.	\$ 8
Antwerpen	4 ¹ / ₂ d	21 3	15	15
Bremen	65 d	24c.	20c.	12c.
Marseille	2 9	22 6	13 9	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 22 c. — Hamburg 33 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 30 c. — Bremen 30 c. — Marseille 30 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/10 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	3/6	3/6
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2 9a3/6	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	24 ¹ / ₂ a25c.	24c.	16c.	25 ¹ / ₂ a26c.

Büchersaal.

Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. Erster Band (1900). Verlag von Julius Springer, Berlin.

Die nach dem Muster der englischen »Naval architects« im vorigen Jahre ins Leben gerufene Schiffbautechnische Gesellschaft hat ein Jahrbuch veröffentlicht. Eine Publication, die in grossen Zügen über die Thätigkeit der Gesellschaft im verflossenen Rechnungsjahre Aufschluss giebt. Aus dem Inhalts-Verzeichniss heben wir hervor: 1) Geschäftliches; Mitgliederliste; Satzungen; Geschäftsordnung; Entstehungsgeschichte; Bericht über die erste ordentliche Hauptversammlung. 2) Vorträge: Die modernen Unterseeboote von C. Busley. Die Anwendung der Funkentelegraphie in der

Marine von A. Slaby. Die Steuervorrichtungen der Seeschiffe, insbesondere der neuen grossen Dampfer von F. L. Middendorf. Untersuchungen über die periodischen Schwankungen in der Umdrehungsgeschwindigkeit der Wellen von Schiffsmaschinen von S. Bauer. 3) Beiträge: Widerstand der Schiffe und Ermittlung der Arbeitsleistung für Schiffsmaschinen von F. L. Middendorf. Festigkeitsberechnung der Schiffe von C. Rademacher.

Capitän Johann Diedrich Hein †.

Im hohen Alter von 84 Jahren starb am Sonntag, den 10. Juni, zu Elsflöth Capitän Hein, ein Mann dessen Name mit allen nautischen Bestrebungen und Fortschritten im letzten halben Jahrhundert unzertrennlich verknüpft ist und der gewiss von allen Capitänen der deutschen Handelsmarine sich im Deutschen Reiche, nicht nur in seemännischen sondern auch binnenländischen Kreisen, der grössten Bekanntheit erfreute.

Geboren 1. Mai 1816, widmete Hein sich vom vollendeten 14. Lebensjahre an der Schifffahrt und hatte es, kaum 22 Jahre alt bereits zum Capitän gebracht. Er befehligte nach einander die Schiffe »Diana«, »Marie Anna«, »Amazone« und »Johanna«, welches letztere Schiff das grösste war, welches damals von der Unterweser die See befuhr und hauptsächlich in der Passagierfahrt nach New-York und New-Orleans beschäftigt war.

Nach mehr als zwanzigjähriger activer Betheiligung am Seemannsleben trat Hein von der Seefahrt zurück. Er betheiligte sich an mehreren Rhedereien und an allgemeinen Bestrebungen zur Förderung der Interessen der Schifffahrt. Unter seinen Augen vollzog sich die Wandlung im Schiffbau von der einfachen zweimastigen Brigg (Schooner) bis zum stolzesten Schnelldampfer, der jetzt in weniger als sechs Tagen die Verbindung zwischen der alten und neuen Welt herstellt. In unabhängiger Lage konnte Hein sich allen Ehrenämtern widmen, von welchen er mehr als zwanzig bekleidet hat. Ueber dreissig Jahre lang war er (als Nachfolger des Herrn von Freeden in diesem Amte) Vorsitzender der Elsflöther Schiffer- und Rheder-Gesellschaft »Concordia«, welche er regelmässig auf den Vereinstage des »Deutschen Nautischen Vereins« in Berlin vertrat; er war ferner ebenso lange Bezirksvorsteher der »Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« für Elsflöth und ebenso des »Gustav Adolf-Vereins«. Beinahe vierzig Jahre war Capitän Hein Mitglied der Prüfungs-Commission für Capitäne und Steuerleute an der Navigationsschule zu Elsflöth und ein grosser Theil der heutigen Capitäne hat bei ihm seine Prüfung bestanden. Nach Einrichtung der Seeämter im Deutschen Reiche wurde Hein erst Mitglied des Seeamts in Brake a. d. Weser und nachher Mitglied des Oberseeamts in Berlin. Als Mann von milder und wohlwollender Gesinnung hat er in dieser Stellung viel dazu beigetragen, manchem Capitän, dessen Lage kritisch erschien, sein Patent zu erhalten und er hat die Genugthuung gehabt, seine Hinneigung zu milder Beurtheilung in keinem Falle bereuen zu müssen.

Mehr als zwanzig Jahre hindurch war Capitän Hein, als vom Stadtrathe gewählter Rathsherr, auch Mitglied des Magistrats von Elsflöth und längere Zeit hindurch Vertreter des Bürgermeisters in Standesamtsangelegenheiten. Er hat das Glück gehabt in seinem Leben niemals ernstlich krank gewesen zu sein; nur in den letzten beiden Jahren stellten sich Magenbeschwerden bei ihm ein, welche schliesslich seinen schmerzlosen Tod herbeiführten. Sein Wohlwollen und seine Herzengüte waren ohne Zweifel, weshalb sein Heimgang überall aufrichtiges Bedauern erweckt. Noch kurz vor seinem Tode bestimmte er für verschiedene Wohlthätigkeitsanstalten seiner Vaterstadt Elsflöth wesentliche Summen, wie er denn immer für alles menschliche Weh und Noth mit helfender Hand bereit war. Requiescat in pace!

Elsflöth, 14. Juni 1900.

Preuss.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 26.

Hamburg, den 30. Juni.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ein Beitrag zur Bemannung deutscher Kauffahrteischiffe. — Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung. — Die deutsche Südpolar-Expedition. (Schluss.) — Seeamtsentscheidung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenbericht. — Büchersaal. — Patent-Liste.

Beim Schluss des zweiten Quartals (No. 26) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des dritten Quartals (27) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

Im letzten Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins unterstand bekanntlich die **Schulschiffsfrage** der Besprechung. Verschiedene Herren traten für die Einführung eines gesetzlichen **Schiffsjungenzwangs** mit der Begründung ein, die Ausbildung auf einem fahrenden Segler sei natürlicher und gründlicher als auf einem Schulschiff. Der Referent zu diesem Gegenstand, der diese Anschauung nicht bekämpfte — soweit es sich um die Ausbildung solcher Seeleute handelt, die nicht beabsichtigen Steuermann und Schiffer zu werden — konnte die Einführung eines Schiffsjungenzwanges trotzdem nicht befürworten, weil unter Berücksichtigung der Anzahl jährlich anzumusternder unbefahrener Jungen und der Anzahl der sich als Ausbildungsinstitute eignenden deutschen Segler, die Durchführung des Zwanges nur sehr schwierig sei. Auf Grund des zur Anwendung gebrachten statistischen Materials über das Jahr 1897 konnte nachgewiesen werden, dass auf 2117 unbefahrene Jungen 478 Segler, mithin auf jeden Segler etwa 4 bis 5 Jungen jährlich zur Aus-

bildung gelangen würden. Diese Durchschnittsziffer, wurde ausgeführt, werde von Jahr zu Jahr wachsen, da einmal die Zahl der jährlich anzumusternden Jungen ständig steige, während die sich als Ausbildungsinstitute eignenden Segler wegen Ausbleiben neuen Zuwachses fortwährend abnehmen. In Aussicht gestellt wurde, die Durchschnittsziffer könne in fünf Jahren schon auf sieben Jungen pro Schiff wachsen. Aus den Angaben des ersten und zweiten Vierteljahrsheftes der Statistik des Deutschen Reiches geht nun hervor, dass die Schätzung des Referenten ungefähr stimmen könnte, da sich die Durchschnittsziffer für 1899 auf 5.5 beläuft. Wie und wo nun aber diese Anzahl Jungen beispielsweise auf Schoonern, deren Besatzung oft nicht mehr als sechs bis sieben Mann beträgt, untergebracht werden müssten, ist eine Frage, die wir nicht zu beantworten vermögen. Geht man nun, wie es auch mehrfach geschehen ist, von der Annahme aus, »jedes Segelschiff müsse nach Maassgabe seines Raumgehaltes dem Schiffsjungenzwang entsprechen«, dann erhalten wir oberflächlich berechnet folgendes Resultat: Der Schätzung unterstehen Segler von 200 Brutto R.-T. an bis zum grössten deutschen Schiffe, der »Potosi« mit 4026 Brutto R.-T., also ein Bruttoreumgehalt von 512 170 T. Angemustert wurden 1899 im gesammten deutschen Nord- und Ostseegebiet 2455 unbefahrene Jungen. Das macht auf je 209 Brutto R.-T. einen unbefahrenen Jungen. Schooner mit 200 Tonnen Raumgehalt würden demnach jährlich nur zur Ausbildung eines Jungen verpflichtet werden, während

beispielsweise »Potosi« jährlich neunzehn Jungen auszubilden hätte. Abgesehen von der Ungerechtigkeit gegen Rheder grosser Segler, male man sich die Anwendung des Zwanges bei einem Mangel jeglichen Besatzungsgesetzes aus. Die Folgen wären, trotz der auf Seite 303 gemachten Bemerkung, jedenfalls nicht die von den Befürwortern des Schiffsjungenzwanges erwarteten.

Die an anderer Stelle veröffentlichte **Verhandlung des Seeamtes zu Brake**, welche uns von geschätzter Seite zur Ausnutzung überlassen ist, darf mit Recht weitgehendste Beachtung in seemännischen Kreisen beanspruchen. Der Spruch des Seeamts nebst einigen einleitenden Bemerkungen ist bereits früher, auf Seite 249, veröffentlicht worden. Damals wurde von uns die Möglichkeit, dass Scorbut ohne das Vorhandensein schlechten Proviant, verdorbenen Wassers und ungesunder Wohnungsräumlichkeiten überhaupt auftreten könne, in Zweifel gezogen. Da nun auch das Seeamt, trotz sorgfältigster Untersuchung, ausser Stande geblieben ist, eine bestimmte Ursache für die an Bord der »Dorothea« entstandenen Krankheiten anzugeben, so ist man, nolens volens, gezwungen anzunehmen, dass Scorbut auch durch Uebertragung und Ansteckung zum Ausbruch kommen kann. Dann wird eine Wappnung gegen diese scheussliche Krankheit sehr erschwert, ja überhaupt nur mit Aussicht auf Erfolg denkbar, wenn alle Personen, die in den Tropen anmustern sollen, vorher einer gründlichen ärztlichen Untersuchung unterworfen werden. Aber der Zweck, dass an dieser Stelle nochmals auf die Seeamtsverhandlung eingegangen ist, war eigentlich ein anderer. Es soll noch besonders auf einen Antrag des Reichscommissars, Herrn Capt. z. See Chüden dahinlautend hingewiesen werden, »dass es dringend wünschenswerth wäre, wenn die Sprüche der Seeämter, die sich mit solchen Angelegenheiten von allgemeinerer und praktisch grosser Bedeutung beschäftigen, den theilhaftigen Rheder- und Schifferkreisen nach Möglichkeit sammt der Begründung und der darin niedergelegten Erfahrung zugänglich und bekannt gemacht würden.« Wir werden in der Lage sein, dieser dankenswerthen Anregung — soweit es unser Platz zulässt — in ausgedehntem Masse entsprechen zu können, weil uns von der Stelle, deren Freundlichkeit wir verdanken, dass die Begründung dieses Seeamtsspruches veröffentlicht werden konnte, eine weitere Unterstützung zugesagt worden ist.

Beim **Sturm** auf die **Taku-Forts** sind vom deutschen Kanonenboot »Iltis« sieben Mann gefallen und mehrere, darunter der Commandant, schwer verwundet. In die Trauer über den Verlust so

vieler wackerer Männer, mischt sich doch die stolze Freude, dass unsere Seeleute mit grossem Heldenthum die Ehre der deutschen Flagge gewahrt haben. Niemand hat es anders erwartet, aber trotzdem lässt die Kunde unsere Herzen höher schlagen, dass der Commandant des »Iltis« die Seele des ganzen Unternehmens und die Haltung der Officiere wie der Mannschaft glänzend war. Dieser Waffenruhm hat auch eine sehr praktische Bedeutung. So verhältnissmässig stattlich für den gegenwärtigen Bestand unserer Kriegsmarine auch das deutsche Kreuzergeschwader in den ostasiatischen Gewässern ist, so wird es an Zahl wie an Macht doch bei Weitem von den Geschwadern der Russen, Engländer und Japaner übertroffen. Da ist es denn von grosser Bedeutung, dass die Deutschen an der ersten gemeinsamen Waffenthat gegen die Chinesen trotz ihrer geringeren Zahl einen so hervorragenden Antheil, ja die Leitung der ganzen Action gehabt haben. Selbst wenn diese Thatsache nicht auf die Chinesen einen grossen Eindruck machen sollte, so darf man nicht verkennen, wie werthvoll es ist, dass die Führer und die Truppen der anderen Mächte nunmehr Augenzeugen gewesen sind, wie Officiere und Mannschaften der deutschen Marine durch Tapferkeit und Tüchtigkeit die Schwäche der Zahl auszugleichen wissen. Die Braven, deren Blut vor den Taku-Forts geflossen ist, haben sich darum wohl verdient gemacht um das deutsche Ansehen in der Welt.

Die „**Nordisk Skibsrederforening**“, mit dem Sitz in Christiania, hat ihren Bericht über die Thätigkeit während des Jahres 1899 veröffentlicht. Aus dieser Publication geht hervor, dass der Verein in ständiger Ausdehnung begriffen ist. Seit dem Sommer 1889, der Zeit seiner Entstehung, ist der den Mitgliedern gehörige Raumgehalt von 293 076 T. auf 982 219 T. gestiegen. Theilhaftig hieran ist Norwegen mit 665 954 T., Dänemark mit 141 176 T., Schweden mit 137 266 T. und Finnland mit 37 823 T. Der Gesamtsumme hat, wie eine besondere Bemerkung lehrt, bis zum 31. Mai 1900 noch weiterer Zuwachs erhalten, er umfasst zur Zeit 1 026 053 T.; ausserdem sind noch 10 000 Tons zum 1. Juli angemeldet. Das Baarvermögen des Vereins betrug am 31. December 1899 insgesamt 72 023 Kronen, gegen 52 089 Kronen im Vorjahre. Das Inventar incl. Bibliothek repräsentirt einen Werth von 1252 Kronen.

Zwischen der Centralregierung von Venezuela und einem Privatmann mit Namen Endoro Bello ist ein Contract dahinlautend abgeschlossen worden, dass der **Feuerthurm im Hafen von Puerto Cabello**

wiederhergestellt und während acht Jahre unterhalten und verwaltet wird. Bekanntlich dient zur Zeit als Beleuchtungskörper nur eine Petroleumlampe, deren Schein keineswegs ausreicht, den Zweck des Feuers zu erfüllen. Für die erwähnten Dienstleistungen, welchen sich der Contrahent Bello zu unterziehen hat, erhält er das Recht von den in Puerto Cabello anlaufenden Schiffen, welche grösser als 150 Tons sind, eine Abgabe von Bolivar 0,15 (1 Bolivar = 0,80 ₰) per Netto R.-T. für die Rundreise zu erheben. Befreit von dieser Abgabe sind die einheimischen und fremden Kriegsschiffe, sowie solche venezuelanischen Fahrzeuge, die den Küstenverkehr vermitteln.

Ein

Beitrag zur Bemannungsfrage deutscher Kauffahrteischiffe.

S. Wahrscheinlich nicht minder zahlreich wie die Einführung eines gesetzlichen Schiffsjungenzwanges ist auch die gesetzliche Festlegung eines Bemannungsgesetzes von verschiedenen Seiten befürwortet worden. Es ist ferner von solcher Seite, die dem Schiffsjungenzwang als solchem, keine Abneigung entgegen brachte, seine Einführung aber für verderblich im Sinne seiner Antragsteller hielt, solange wir kein Bemannungsgesetz für deutsche Kauffahrteischiffe haben, eine enge Verbindung und Zusammengehörigkeit beider Wünsche öffentlich, ohne Widerspruch zu erfahren, ausgesprochen. Diese Behauptung wurde aufgestellt, unter Benutzung und Anwendung statistischen Materials, mit Bezug auf den Bestand deutscher Kauffahrteischiffe und die Anzahl jährlich angemustorter unbefahrener Schiffsjungen. Eine Gegenüberstellung dieser Zahlen ergab eine so starke Belastung deutscher Segelschiffsrhedereien, dass ihr Weiterbestand unter dem Druck eines Schiffsjungenzwanges in Frage gestellt schien. Die theoretisch-logisch richtige Folgerung, welche auch gezogen wurde, musste sein, die Segelschiffsrheder würden — da es ein Bemannungsgesetz für deutsche Handelsschiffe nicht giebt — nach Einführung eines Schiffsjungenzwanges, für die ihnen laut Gesetz zur Ausbildung aufgedrängten Jungen keinen genügenden Ersatz unbefahrener Leute an Bord nehmen. In der Praxis würde sich die in Aussicht gestellte Nutzenanwendung eines Zwanges seitens der Rheder wahrscheinlich nicht in der geschilderten Weise erfüllen, schon aus dem Grunde nicht, weil die Seeberufsgenossenschaft ungehörig bemannte Schiffe am Ausgehen aus den Häfen verhindern müsste.

Da nun dieser Aufsatz, wie schon aus dem Titel hervorgeht, kein Beitrag zum Schiffsjungenzwang sondern zur Bemannungsfrage sein soll,

wollen wir das Thema »Schiffsjungenzwang« verlassen und uns mit der Beantwortung folgender Frage beschäftigen:

»Ist unter Berücksichtigung der Besatzungsstärke englischer Schiffe, die auf Grund der Undermaning Act bemannt werden, die Bemannung deutscher Seeschiffe derart, dass die Einführung eines Bemannungsgesetzes den Antragstellern, also den praktischen Seeleuten, voraussichtlich den erwünschten Nutzen zu bringen vermag?«

Dass sich eine derartige Frage ebenso wie der Schiffsjungenzwang nur an der Hand statistischen Materials beantworten lässt, ist wohl für Jeden, der sich durch einen Wortschwall schöner Redensarten nicht blenden lässt, einleuchtend. Ein kurzer Rückblick auf die mit der Bemannungsfrage in Zusammenhang stehenden Erfahrungen, zeigt, dass man allerdings schon von deutschen Seeschiffen gehört hat, die nicht genügend bemannt waren. Jedoch sind diese Fälle so ausserordentlich selten, dass man sagen kann, in England kommen sie auch nicht weniger zahlreich vor, trotz des Bemannungsgesetzes. Ausserdem sorgt in Deutschland unsere gut unterrichtete Tagespresse schon dafür, Eigenthümer ungenügend bemannter deutscher Schiffe öffentlich gebührend bloss zu stellen. Wer »Lloyds List« liest, ein Blatt, das alle Ueberschreitungen englischer maritimer Gesetze sorgfältig registriert, findet hin und wieder die Bemerkung, »dass dieses oder jenes englische Schiff wegen ungenügender Bemannung zur Verantwortung gezogen sei.« Eine kürzlich in diesem Sinne gemachte Notiz, brachte den Verfasser dieser Zeilen auf den Gedanken Vergleiche zwischen dem Bemannungsetat einer Anzahl deutscher und englischer Schiffe zu ziehen. Dieser Vorsatz konnte, wie schon gesagt, natürlich nur unter Benutzung einwandfreien statistischen Materials durchgeführt werden. Eine Gelegenheit, sich in den Besitz eines derartigen Hilfsmittels zu bringen, boten die kürzlich veröffentlichten, von dem Hamburger handelsstatistischen Bureau, herausgegebenen »Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1899« und zwar die Tabellen 13 und 14 mit der Ueberschrift: »Die seit 1861 angekommenen und abgegangenen Seeschiffe nach Flaggen.« Dieser Tafel entnehmen wir folgenden Auszug:

a) In Hamburg angekommene Schiffe.

1) Procent-Antheil der Flaggen im Durchschnitt der 35 Jahre 1861/95:

	nach der Schiffszahl	nach dem Raumgehalt	nach der Besatzung
Deutsche Schiffe überhaupt	45.44	40.01	41.67
Hamburgische Schiffe	20.94	32.29	33.29
Preussische Schiffe	16.76	3.05	4.50
Grossbritannische Schiffe	38.13	48.06	44.95
Norwegische Schiffe	4.22	3.89	3.93

2) Procent-Antheil der Flaggen im Durchschnitt der vier Jahre 1896/99:

	nach der Schiffszahl	nach dem Raumgehalt	nach der Besatzung
Deutsche Schiffe überhaupt	54.00	46.81	48.84
Hamburgische Schiffe	24.28	36.30	37.06
Preussische Schiffe	18.85	3.39	5.49
Grossbritannische Schiffe	29.38	41.59	37.73
Norwegische Schiffe	4.80	4.53	4.56

b) Von Hamburg abgegangene Schiffe.

1) Procent-Antheil der Flaggen im Durchschnitt der 35 Jahre 1861/95:

	nach der Schiffszahl	nach dem Raumgehalt	nach der Besatzung
Deutsche Schiffe überhaupt	45.52	40.08	41.77
Hamburgische Schiffe	20.92	32.36	33.37
Preussische Schiffe	16.90	3.05	4.53
Grossbritannische Schiffe	38.02	47.89	44.79
Norwegische Schiffe	4.36	4.02	4.04

2) Procent-Antheil der Flaggen im Durchschnitt der 4 Jahre 1896/99:

	nach der Schiffszahl	nach dem Raumgehalt	nach der Besatzung
Deutsche Schiffe überhaupt	53.99	46.94	48.89
Hamburgische Schiffe	24.35	36.48	37.16
Preussische Schiffe	18.85	3.37	5.46
Grossbritannische Schiffe	29.28	41.29	37.52
Norwegische Schiffe	4.84	4.59	4.62

Die erste Rubrik »nach der Schiffszahl« ist nur erwähnt, um zugleich mit dem hier beabsichtigten Zweck dem Leser auch die Durchschnittsgrösse der am hamburgischen Seeverkehr theilhaftig gewesenen Schiffe der fünf aufgezählten Flaggen vor Augen zu führen. Ihre Reihenfolge ist demnach: hamburgische, britische, deutsche, norwegische und preussische. Aber für die Beantwortung oben gestellter Frage ist diese Rubrik zwecklos. Für uns hat in diesem Falle nur die Gegenüberstellung des Raumgehalts zum Besatzungsetat Interesse. Und was ergibt sich aus den angeführten Zahlen?

Sowohl in den 35 Jahren 1861/95 als den letzten vier Jahren 1896/99 war der procentual ausgedrückte Raumgehalt ankommener bzw. abgegangener britischer Schiffe grösser als der procentual ausgedrückte Besatzungsetat, während bei drei weiteren aufgezählten Flaggen, der deutschen überhaupt, der hamburgischen und der preussischen ein umgekehrtes Verhältniss stattgefunden hat und bei der norwegischen Flagge Raumgehalt und Besatzungsetat ungefähr gleich sind. Das würde also mit anderen Worten heissen: »Unter keiner der fünf angeführten Flaggen waren die Schiffe, soweit ledig-

lich ihr Raumgehalt in Betracht kommt, schwächer bemannt als unter der gross-britannischen.«

Natürlich wissen wir, dass allein diese Gegenüberstellung noch nicht die Behauptung zulässt »britische Schiffe sind im Allgemeinen schwächer als deutsche bemannt.« Um einen solchen Schluss folgerichtig ziehen zu können, müssen noch verschiedene andere Punkte der Erwägung unterstehen. In erster Linie ist zu untersuchen, wieviel von der aufgezählten Räume der verschiedenen Flaggen, sich auf Segelschiffe und wie viel sich auf Dampfer, ferner wieviel sich auf Fracht- und wieviel sich auf Passagierdampfer bezog. Auf diese Fragen giebt das erwähnte statistische Material leider keine Antwort, denn die Tabellen der im Jahre 1899 in Hamburg angekommenen bzw. abgegangenen Seeschiffe nach den Flaggen gesondert, sind für den beabsichtigten Zweck nicht zu benutzen, weil dort ausser Segelschiffen und Schleppern nur Güterdampfschiffe angeführt sind.

Vorstehende Zeilen sollen ja nun auch keineswegs eine Lösung, sondern nur einen Beitrag zur Bemannungsfrage darstellen. Haben diese Anregungen den Erfolg, dass sich Leser auf dem angezeigten Wege weiter und eingehender mit dem Thema beschäftigen, so ist erreicht, was beabsichtigt war. Die »Hansa« wird mit Dank alle aus dem Leserkreise auf die Bemannungsfrage bezüglichen Aeusserungen, soweit sie sachlich gehalten sind, zum Abdruck bringen, einerlei ob das Endresultat etwa aufgestellter Beobachtungen für oder gegen ein Bemannungsgesetz für deutsche Kaufahrtschiffe spricht.

Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung.

1. Ausstellung der Rhedereien im deutschen Schiffahrtspavillon.

Unter den Ausstellungsobjecten des deutschen Schiffahrtspavillons nehmen im Erdgeschoss die Ausstellungen unserer beiden grössten Rhedereien, des Norddeutschen Lloyd in Bremen und der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg die Aufmerksamkeit des Beschauers zunächst durch grosse und sinnvolle Darstellung in Anspruch.

Dem das Schiffahrtsgebäude betretenden Beschauer bietet sich gleich beim Eintritt in dasselbe die erwähnte allegorische Darstellung und rechts vorn die Ausstellung des Norddeutschen Lloyd in imposanter Wirkung dar.

Auf einem etwa 1 Meter hohen kreisrunden Unterbau, dessen Deckplatte im Tone der Meeres-

fläche gehalten ist, erblickt das Auge des Beschauers in Modellen die sämtlichen Oceandampfer des Norddeutschen Lloyd vom kleinsten Schleppdampfer bis zu den Riesendampfern der Barbarossa-Classe, bis zu dem mächtigen, bis soweit schnellsten Dampfer der Gegenwart, dem »Kaiser Wilhelm der Grosse« und den beiden im Bau befindlichen Schnelldampfern, welche den »grossen Kaiser« noch übertreffen sollen. In dieser Darstellung verkörpert sich für den Beschauer ein Bild nicht nur der deutschen Seeinteressen der Gegenwart, sondern auch der deutschen Schiffsbaukunst.

Schiffstypen aller Art in ihrer Verwendung für alle 5 Erdtheile geben Zeugniß von dem riesigen Betriebe. Wenn uns dabei anfänglich chinesische und indische Namen von Schiffen, eingestreut zwischen die vorwiegend deutschen Bezeichnungen, überraschen, so stellt sich doch gerade hierin eine der wesentlichsten Errungenschaften für die gesamte deutsche Handelsschiffahrt dar. Denn diese Schiffe mit den chinesischen und indischen Namen sind die 26 Dampfer, welche im Dienste der deutschen Flagge den indo-chinesischen Zwischenverkehr und Küstenhandel beherrschen und unter die Bremer Flagge gebracht sind.

Aus dem Ocean mit seinen zahllosen Schiffsmodellen heraus erhebt sich ein etwa 40 cm hoher Sockel, an welchem farbige Photographien das mit höchstem Luxus ausgestattete Innere der grossen Passagierdampfer zeigen. Auf dem Sockel endlich steigt das riesenhafte neue Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd in Bremen auf.

Ein wahrhaft imposanter, gewaltiger Bau, überragt von Thürmen und Giebeln in edelster, alt-deutscher Architectur.

Der gesamten Darstellung liegt unzweifelhaft das Motiv der Allegorie unter.

Deutscher Unternehmungsgeist und deutsches Capital sind es, welche die gewaltigen deutschen Seeinteressen geschaffen haben und erhalten. Sie verkörpern sich in der geistigen Leitung, sie lenken von dem Verwaltungsgebäude aus die unzähligen Fäden, welche über alle 5 Erdtheile hinweg die Interessen der deutschen Gewerbethätigkeit und des deutschen Handels in Bewegung setzen. Die Mittel dazu sind die in den Schiffsmodellen wiedergegebenen Typen der Linien und Fahrzeuge des Lloyd, die in ihrer Mannigfaltigkeit wiederum Zeugniß ablegen von den Erfolgen, zu denen die deutsche Gewerbethätigkeit und die deutsche Schiffahrt als gleichmässig wirkende Factoren sich zusammenfinden.

Der grosse gemeinsame Weg endlich, auf welchem die Boten unseres Fleisses nach allen Haupthäfen der Welt hinausgetragen werden, ist die Meeresfläche, auf welcher die Schiffsmodelle ruhen.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat ein grosses Modell ihres neuen Schnelldampfers »Deutschland« und einen in sehr bedeutenden Dimensionen gehaltenen Längsschnitt durch dasselbe Schiff zur Darstellung gebracht.

Derselbe giebt einen recht genauen Einblick in die gesammte Raumvertheilung, in die Einrichtung der Cabinen, der Speisesäle, Rauchzimmer, Unterhaltungssäle usw., einen Einblick ferner in die Vertheilung der Kesselräume, die Anordnung der Hauptmaschinen, in die Proviant- und Laderäume, in die Zwischendeckseinrichtungen ebenso wie in die Mannschaftsräume.

Die Deutsche Ost-Afrika-Linie, welche bekanntlich soeben eine Erneuerung ihres Vertrages mit der Regierung erhalten hat und nunmehr verpflichtet ist, eine doppelte Linie nach Ostafrika und zwar abwechselnd durch den Suezcanal und um das Cap herum in 14 tägigen Fristen zu unterhalten, stellt ein Modell ihres neuen, jetzt zur Einstellung kommenden Doppelschraubendampfers »Kronprinz« aus, welcher am 4. Juli seine erste Reise von Hamburg aus antreten wird.

In dem neuen Dampfer sind Erfahrungen verworthen, welche rücksichtlich des Tropenverkehrs mit älteren Schiffen der Linie, insbesondere mit den bekannten Dampfern »König« und »Herzog« nach negativer und positiver Seite gemacht worden sind.

Das Schiff wird einen wesentlichen Zuwachs zur deutschen Rhederei bilden und wahrscheinlich bald ein beliebtes Beförderungsmittel zwischen Deutschland und dem deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet werden.

Die Rhederei von Rob. M. Sloman, Hamburg, hat sich darauf beschränkt, in einer grossen tabellarischen Darstellung ihre Schiffe und deren Verwendung namhaft zu machen.

Die sehr alte Rhederei, welche früher bekanntlich mit Segelschiffen einen erheblichen nord-amerikanischen Verkehr unterhielt und welche dann später vor Errichtung der Reichspostdampferlinien, d. h. im Anfang der 80er Jahre, die erste deutsche Verbindung mit Australien mittelst ihrer Dampfer herstellte, verwendet ihre Flotte jetzt im Wesentlichen in Mittelmeerfahrten, in Fahrten nach der spanischen Westküste, sowie in gelegentlichen Expeditionen nach Nordamerika.

Die übrigen deutschen Rhedereien sind ohne Ausstellung besonderer Modelle nur durch ihre Firmenangabe auf dem Sockel der Globus-Allegorie vertreten.

Das Gesamtbild deutscher Rhedereien ist ein in vollem Maasse achtunggebietendes und findet bei Sachverständigen und Laien die gleiche Bewunderung.

Die deutsche Südpolar-Expedition.

(Schluss.)

Als wissenschaftliche Mitglieder sind bisher verpflichtet: Dr. Ernst Vanhöffen, Privatdocent der Zoologie an der Universität in Kiel für die zoologisch-botanischen Arbeiten und Fischereiuntersuchungen, Dr. Hans Gazert, Assistenzarzt am Krankenhaus links der Isar in München für die ärztlichen und bacteriologischen Arbeiten, Dr. Emil Philippi, Assistent am Museum für Naturkunde in Berlin für die geologischen und chemischen Arbeiten. Als Erdmagnetiker und Meteorologe wird Dr. Friedrich Bidlingmaier aus Laufen in Württemberg wirken.

An Schiffsofficieren sind in Aussicht genommen: Ein Schiffscapitän als seemannischer Leiter, ein Erster Officier, zwei Wachofficiere und ein Maschineningenieur, der ausser der Kenntniss der Schiffsmaschine mit allen electrotechnischen Arbeiten vertraut sein muss und auch Reparaturen an wissenschaftlichen Instrumenten vornehmen kann. Da eine alldalige Bereitstellung für die Expedition, wie sie bei dem Leiter und den übrigen wissenschaftlichen Mitgliedern behufs zweckentsprechender Vorbereitung angezeigt ist, bei dem Schiffsführer noch nicht nothwendig und auch schwer durchführbar bisher erschien, so sind die Vorschläge für die Ernennung eines solchen noch vertagt worden und damit naturgemäss auch die Auswahl der Schiffsofficere und Besatzung.

Den Schiffsofficieren fällt während der Reise die Navigirung des Schiffes zu; während des einjährigen Aufenthaltes an der einzurichtenden Winterstation sollen sie jedoch für die wissenschaftlichen Arbeiten zur Verfügung stehen. Sie sollen dann — vorbehaltlich der Arbeitstheilung an Ort und Stelle durch den Leiter der Expedition — in die astronomischen Beobachtungen am Orte der Station, in die typographischen und hydrographischen Aufnahmen in deren Umgebung sowie in die Pendelbestimmungen und magnetischen Beobachtungen bei den Landreisen sich theilen und auch bei dem magnetisch-meteorologischen Stationsdienste mitwirken.

Auch die aus etwa zwanzig Personen bestehende Mannschaft, deren Hülfe bei den wissenschaftlichen Arbeiten während der Fahrt durch den Schiffsdienst geregelt sein wird, soll auf der Station an die verschiedenen Arbeitsgebiete gestellt werden, so dass sie deren Vertretern mit wachsender Uebung wird zur Hand gehen können. Unter derselben wird sich ein entsprechender Procentsatz an seebefahrenen Handwerkern befinden.

Die Dauer der Expedition ist auf zwei Jahre berechnet. Um aber allen unvorhergesehenen Umständen und örtlichen ungünstigen Verhältnissen in der Antarktis gewappnet gegenüber stehen zu können, wird der Hauptexpedition eine Ausrüstung für drei Jahre mitgegeben.

Allgemeiner Plan und Weg der Expedition. Die Arbeiten der Expedition werden in zwei Haupttheile zerfallen: 1) Arbeiten während der Fahrt auf dem Schiffe, 2) Arbeiten während des einjährigen Aufenthaltes auf der Winterstation.

Für 1) ist der projectirte Weg der Expedition von Bedeutung. Die Kergueleninsel soll der Ausgangspunkt der deutschen Expedition für ihr Vordringen in die Antarktis sein. Die Einzelheiten der geplanten Route, insbesondere ihre Krümmungen, wie sie theilweise bereits die der Denkschrift vom Mai 1899 beigelegte Karte ausdrückt, sind aus oceanographischen, geologischen und magnetischen Gründen gewählt worden. Es geschah aus oceanographischen Gründen, um

wesentliche Lücken in der Kenntniss der Meerestiefen zu beiseitigen; aus geologischen Gründen, um durch Berührung mit verschiedenen Inselgruppen Vergleichsmaterial für das Studium des antarktischen Landes und Meeresbodens zu gewinnen; aus magnetischen Gründen, um die einzelnen Linien gleicher Werthe der magnetischen Elemente an möglichst vielen Punkten zu schneiden. Von den Kerguelen soll zuerst östlich, etwa bis zum 90. Grad östlicher Länge und dann erst nach Süden gegangen werden, weil es längs dieser Route noch an Lotbungen fehlt. Aus demselben Grunde wird der Weg zwischen Capstadt und den Kerguelen vielleicht noch eine südliche Ausbuchtung zwischen den Prinz Eduard- und den Krozetinseln erhalten, während andererseits auf der Rückreise der Weg zwischen Süd-Georgien und Tristan da Cunha gradliniger gewählt werden dürfte, als es die der früheren Denkschrift beigelegte Karte angiebt, weil es dort vornehmlich darauf ankommt, die südliche Fortsetzung der atlantischen Schwelle zu untersuchen.

Als Ausgangspunkt für die Fahrt in der Antarktis selbst wäre für die deutsche Expedition das noch hypothetische Termination Island in Aussicht zu nehmen. Es wird geplant, von dort nach Süden vorzudringen, um die Westseite des Victorialandes zu finden, seinen etwaigen Zusammenhang mit Kemps- und Enderby-Land zu klären und die Antarktis sodann auf der atlantischen Seite zu umfahren, um womöglich die Fortsetzung des atlantischen Oceans durch das Weddellmeer zu erforschen.

Den zweiten Hauptpunkt des deutschen Programms bildet die Anlage einer wissenschaftlichen Station im Südpolargebiet, auf der ein volles Jahr geophysische und biologische Arbeiten auszuführen sein werden und die als Basis für die von dort aus auf längeren und kürzeren Landreisen vorzunehmenden Beobachtungen dienen soll.

Wo die Station liegen wird, lässt sich naturgemäss nicht vorher bestimmen, weil das von den Resultaten abhängt, welche die Expedition vorher mit dem Schiffe erreicht hat. Abzustreben ist für die Gründung der Station die Westseite des Victorialandes, weil man in diesem ein ausgedehnteres Land vermuthen darf, das für die verschiedenartigen Forschungen eine günstige Gelegenheit bietet. Dort lässt z. B. die Nähe des magnetischen Südpols das Studium der magnetischen Erscheinungen besonders wünschenswerth erscheinen. Ferner lässt sich das Inland der Antarktis von einem ausgedehnteren Lande her am besten ersteigen, untersuchen und vielleicht auch gegen den Erdpol hin bereisen. Auch bietet ein grösseres Land viel reichere Gelegenheit zum Studium des etwa vorhandenen Thier- und Pflanzenlebens sowie der geologischen Erscheinungen, als isolirte Inseln. Endlich haben auch Beobachtungen über die Schwerkraft auf einem grösseren Lande einen erhöhten Werth.

Dem Zoologen und Botaniker der Expedition fällt ein besonders grosses Arbeitsfeld zu. Seine planmässigen Sammlungen werden sich auf alle Formen erstrecken, die auf dem Schiffe conservirt und verfrachtet werden können, und werden demgemäss in gleicher Weise die Fauna und Flora des Landes und der Süswasserseen wie die der Litoralzonen und auch der Tiefsee umfassen. Besonderes Gewicht wird auf die zeitlichen Unterschiede in dem Auftreten der verschiedenen Thierformen sowie auf deren Entwicklung zu legen sein. Naturgemäss müssen diese biologischen Forschungen in stetem Zusammenhange mit den physischen stehen, um beispielsweise die Abhängigkeit des Thier- und Pflanzenlebens von der Beschaffenheit des Meereswassers und von der Vertheilung der Strömungen erkennen zu können. Deshalb werden Vertical- und Schliessnetzzüge für die verschiedenen Jahreszeiten geplant, um mit den Oberflächenfängen zusammen Material für die Erkenntniss der Strömungen zu erhalten. Biologische Tiefseeforschungen werden nur bis zu Tiefen von etwa 1000 m an-

gestellt werden, weil die Expedition diese Forschungen nicht in erster Linie bezweckt und das Schiff aus verschiedenen Gründen nicht eine solche Grösse erhält, dass Dredge-Züge auch für grosse Tiefen ohne allzu starke Belastung vorgesehen werden könnten. Diese Beschränkung ist um so eher zulässig, als die Tiefseefauna in warmen Gebieten bis auf 700 m, in kalten noch weit höher hinaufreicht.

Die Zwecke der Seefischerei können bei der Expedition eine wichtige Förderung erfahren, indem während der Fahrt des Schiffes, insbesondere in der Nähe der zu passierenden Inseln, Beobachtungen und Erkundungen über das Vorkommen und die Menge der Wale und Nutzfische gesammelt werden. Vielleicht werden sich auch kleinere Wale und grössere Fische mit der Wurfharpune erlegen lassen. Naturgemäss können hier nur einleitende und nicht schon systematisch organisirte Forschungen in Betracht kommen, weil über das Vorkommen von Nutzfischen im Südpolargebiet überhaupt noch nichts bekannt ist. Practische Fischereiversuche und Beobachtungen über die zeitlichen Veränderungen in dem Vorkommen der Wale, Robben und Nutzfische würden sich indessen gegebenen Falles an der im Südpolargebiet anzulegenden Hauptstation anstellen lassen, sowie auch an der geplanten Zweigstation auf den Kerguelen, die von diesem Gesichtspunkt aus eine besondere Bedeutung gewinnen würde. Auf der Hauptstation wird dem Fischereisachverständigen hinreichende Unterstützung durch dazu besonders eingübte Mitglieder der Schiffsbesatzung geleistet werden können, und auch auf der Kerguelenstation würde eine Hilfskraft zur Verfügung stehen. Während der Fahrt mit dem Schiffe würde die Theilnahme der Mannschaft an den Fischereiarbeiten wie an allen anderen wissenschaftlichen Aufgaben durch den Schiffsdienst geregelt sein.

Für die Station sind Untersuchungen über die Genauigkeit hydrometrischer Messungen bei tiefen Temperaturen sowie solche an den höheren Theilen der Atmosphäre in Vorschlag gebracht. Auf welche Weise und wie weit diese letzteren ausgeführt werden können, wird festzustellen sein, wenn die Ballonausrüstung der Expedition endgültig geregelt sein wird. Sicher ist, dass zu geographischen Recognoscierungszwecken ein Fesselballon mitgeführt wird, für den eine etwa zehnmahlige Füllung und eine Tragkraft, welche es ermöglicht, einen Beobachter etwa 500 m zu heben, vorgesehen werden soll. Für die Benutzung des Ballons wird die Mitnahme von condensirtem Wasserstoffgas der Methode der Selbsterzeugung des Gases an Ort und Stelle vorzuziehen sein, falls das comprimirte Gas mit genügender Sicherheit verfrachtet werden kann, worüber noch Erfahrungen abgewartet werden.

Das magnetische Arbeitsprogramm ist noch nicht endgültig festgestellt, weil es hierbei wesentlich noch auf eine Verständigung mit der gleichzeitig zur Ausführung gelangenden englischen Südpolar-Expedition ankommen wird. Magnetische Messungen während der Landreisen sind ebenfalls vorgesehen. Desgleichen soll ein besonderes Gewicht auf das Studium des Südlichts gelegt werden, namentlich seiner Form und Höhe und vielleicht auch seines Spectrums, während Erdstrommessungen über den Rahmen der Expedition hinausgehen würden. In Verbindung mit den Einrichtungen für die magnetischen Arbeiten auf der Station sind geeignete Vorkehrungen für Erdbebenbeobachtungen zu treffen.

Zu diesen Arbeiten treten naturgemäss astronomische Ortsbestimmungen und geodätische Messungen hinzu. Die ersteren während der Seefahrt und auch während der Landreisen wesentlich mit dem Prismenkreis ausgeführt werden.

Seeamtsentscheidung.

Seeamt Brake.*)

Zum Seeunfall des Eisflether Barkschiffes „Dorothea“ hat das Brake Seeamt den folgenden Spruch beschlossen und in der öffentlichen Sitzung vom 17. Mai 1900 verkündet:

Auf der Eisflether Bark »Dorothea« sind auf der Reise von Punta Arenas (Costarica) nach der Weser Skorbut und Beriberi ausgebrochen. Ein Matrose starb während der Reise. Fast die ganze Besatzung war erkrankt, sodass sich der erste Steuermann Klühs gezwungen sah, Punta Delgada auf den Azoren als Nothhafen anzulaufen. Der Capitän, Fischer, starb daselbst in der Nacht nach der Ankunft im Hafen, während die übrigen Kranken auf Anordnung des Arztes in das Hospital gebracht wurden und sich dort erholt haben.

Die Ursache der Erkrankungen lässt sich nicht bestimmt ermitteln. Das Seeamt hat festgestellt, dass der Dauerproviand gut gewesen ist und dass auch genügend präservirter Proviand von guter Beschaffenheit verabreicht ist. Eine Untersuchung des Wassers, das in Punta Arenas der dortigen Leitung entnommen ist, hat ergeben, dass die Erkrankungen nicht auf den Genuss dieses Wassers zurückzuführen sind. Immerhin ist sehr zu empfehlen, dass auf solchen Reisen nur gekochtes Wasser verabreicht werde.

Es ist auffällig, dass in den letzten Jahren gerade bei Reisen von Punta Arenas derartige Erkrankungen wiederholt vorgekommen sind, ohne dass es den Seeämtern bisher gelungen wäre, die Ursache mit Bestimmtheit angeben zu können. Das Seeamt empfiehlt daher dringend, die Capitäne zu ermahnen, in Punta Arenas bei Vervollständigung des Proviantes und der Einnahme von Wasser äusserst vorsichtig zu verfahren und den Rath des dortigen Consuls einzubolen.

Da bestimmte Ursachen nicht ermittelt sind, wäre es sehr wünschenswerth, wenn die bisher gemachten Erfahrungen und die Ermittlungen der Seeämter nach Möglichkeit zur Kenntniss der beteiligten Kreise gebracht würden.

Lobend anzuerkennen ist, dass der Steuermann, Gustav Friedrich Wilhelm Klühs, geboren in Altenkirchen auf Rügen, das Schiff unter sehr schwierigen Umständen in den Hafen gebracht hat.

Gründe: Die »Dorothea«, R.D.F.G. Heimathshafen Eisfleth, ist eine eiserne, 1870 erbaute Bark zur Grösse von 1015 R.-T. netto. Correspondenthrader ist J. G. Lübken in Eisfleth. Die Besatzung betrug während der Reise 14 Mann. Das Schiff war zuletzt 1898 zur höchsten Classe der Veritas classificirt.

Im Frühjahr 1898 ging die »Dorothea« von Fredrikstad in Norwegen nach Sydney in See. Von dort ging sie nach Newcastle, N.S.W., und von hier am 1. December 1898 mit Kohlen nach Acapulco. In Acapulco langte sie Mitte März 1899 an und ging Ende April von da in Ballast nach Punta Arenas und von hier alsbald weiter nach Culebra, wo sie am 2. Juni anlangte.

In Culebra wurde Gelbholz und ähnliches Holz eingenommen. Da die Ladung nur sehr langsam herbeigeschafft werden konnte, blieb die »Dorothea« dort sehr lange liegen. Sie konnte erst am 19. August nach Punta Arenas zurückkehren und von dort am 1. September die Heimreise nach der Weser antreten.

Während die »Dorothea« in Culebra lag, starb der zweite Steuermann, Fahnschmied, in Punta Arenas im Hospital an Fieber.

Während des langen Aufenthaltes in Culebra herrschte feuchtes regnerisches Wetter. Die Mannschaft war gesund. Vor der Abfahrt in Punta Arenas wurden zur Ergänzung der

*) Siehe „Auf dem Ausruck“ Seite 392.

Mannschaft vier Neger, darunter der Koch, und ein weisser Leichtmatrose, Namens Erdmann Schölzke, angemustert. Dieser soll bereits acht Jahre in der dortigen Gegend gelebt haben; bei ihm haben sich später die Krankheitserscheinungen zuerst gezeigt und er ist der Krankheit erlegen.

Die Heimreise, die wie bemerkt, am 1. September angetreten wurde, verlief im allgemeinen, was das Wetter angeht, günstig; jedoch hat das Schiff bis zu den Azoren 172 Tage gebraucht. Bei Cap Horn hatte es schweres Wetter zu bestehen.

Der Gesundheitszustand an Bord war zunächst gut. Mitte December traten die ersten Krankheitserscheinungen auf, denen aber keine sonderliche Beachtung geschenkt wurde, da die Leute trotz ihres Unwohlseins weiter arbeiteten. Mitte Januar wurde die Sache ernster. Am 16. Januar wurde der Matrose Olsen arbeitsunfähig, er hatte Fieber und ein angeschwollenes Knie. Auch der Capitän Fischer hatte angeschwollene Füße, konnte aber zeitweise noch an Deck kommen. Das Schiff war damals 135 Tage in See und befand sich 7° 15' südl. Breite und 33° 7' westl. Länge, also etwa in der Nähe von Pernambuco. Von jetzt an mehrten sich die Erkrankungen. Am 22. Januar wurde der Junge Richter dienstunfähig, mehrere andere klagten über dicke und angeschwollene Füße; am 26. wurde auch der bereits oben erwähnte Leichtmatrose Schölzke arbeitsunfähig, seine Arme und Beine waren angeschwollen. Am 4. Februar waren ausser dem Capitän, der schon die Koje nicht mehr allein verlassen konnte, vier Mann dienstunfähig und fast die ganze Mannschaft klagte über Gelenkschmerzen. Am 10. Febr. waren sechs Mann in der Koje und der Capitän konnte sich nicht mehr allein aufrichten. Man beschloss, auf die Azoren zuzusteuern, um dort irgendwo anzulaufen.

Am 17. Februar starb der Leichtmatrose Schölzke, wie es im Journal heisst, an Scorbut. Am 19. waren nur noch drei Leute arbeitsfähig und nur der erste Steuermann Klühs und ein Mann waren im Stande, in die Masten zu steigen. Der Capitän war sehr schwach und krank und auch die anderen Kranken konnten sich wegen hilfloser Mattigkeit kaum bewegen.

Am 21. Februar wurde 1 Uhr Nachmittags Ponta Delgada gesichtet. Der Zustand einiger Kranker war besorgniserregend und ein naher Tod bei ihnen zu erwarten.

Am Nachmittag wurde die »Dorothea« nach Ponta Delgada eingeschleppt. Dabei brach die Schlepptrasse und das Schiff gerieth in eine gefährliche Lage, da die geringe dienstfähige Besatzung — nur der Steuermann Klühs, der Koch, ein weisser Matrose und ein Neger waren noch an Deck — die nöthigen Arbeiten nicht verrichten konnten.

In der Nacht nach der Ankunft starb der Capitän. Der Consul besorgte das Begräbniss. Die übrigen Kranken wurden in das Hospital geschafft und haben sich dort nach mehreren Wochen völlig erholt.

Was die Art der Erkrankungen angeht, so liegt dem Seerante bezüglich des Capitäns eine Erklärung des Arztes der Gesundheitsbehörde von Ponta Delgada vor, worin dieser auf Grund genauer Untersuchung feststellt, dass Capitän Fischer an Beriberi gestorben sei. Im übrigen ist nach den Berichten des Consuls festgestellt, dass die Mannschaft theils an Skorbut, theils an Beriberi erkrankt sei. Nach der Aussage des ersten Steuermanns Klühs haben sämtliche Kranke mehr oder weniger stark angeschwollene Füße und Beine gehabt; es entspricht dies den Kennzeichen der Beriberikrankheit, die in der vom Reichsgesundheitsamte herausgegebenen Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen verzeichnet sind. Ferner ist bei einem Matrosen und einem Jungen auch das Zahnfleisch blauröthlich angeschwollen und diese haben auch Blutunterlaufungen und Blutungen gehabt, was alles den besonderen Kennzeichen des Skorbut entspricht. Hiernach ist festzustellen, dass sowohl Skorbut wie Beriberi an Bord der »Dorothea« ausgebrochen sind.

Während der Reise sind die Kranken nach Anweisung der »Gesundheitspflege« behandelt und es ist in dieser Hinsicht nach der Aussage des Steuermanns Klühs nichts versäumt oder unversucht gelassen, insbesondere ist ihnen auch Chinin verabreicht.

Der Skorbut wird allgemein als eine Ernährungsstörung des Organismus aufgefasst und die Hauptursache der Krankheit in längerem Mangel frischen Fleisches und frischer pflanzlicher Nahrung gefunden. Ueber die unmittelbare Entstehungsursache der Beriberi gehen die Ansichten weit auseinander; überwiegend wird sie als Infektionskrankheit angesehen. Nach den Untersuchungen von Pekelharing in Utrecht, mitgetheilt in den Verhandlungen des X. medicinischen Congresses in Berlin, dringt der Krankheitserreger in den menschlichen Körper — wahrscheinlich durch die Athmungswege — ein, entwickelt sich anfangs im Blute und bewirkt eine Entartung gewisser Nerven. Wie bei Skorbut wird aber auch bei der Beriberi auf Mängel der Nahrung und Verpflegung sowie auf sonstige ungünstige allgemeine Lebensverhältnisse als die Krankheit im hohen Maasse fördernde Umstände bedeutendes Gewicht gelegt. Das Seeamt hat deshalb die Verpflegungen an Bord der »Dorothea« möglichst genau untersucht, ist aber in dieser Hinsicht lediglich zu einem negativen Ergebniss gelangt.

Während des langen Aufenthaltes in der Culebrabai ist die Mannschaft stets reichlich mit frischem Fleisch und frischem Gemüse versehen worden. Nach dem Journal hat die Mannschaft nach der Abreise anfangs täglich frische Kartoffeln und zweimal wöchentlich frisches Fleisch und Brod erhalten. Mit der Verabreichung von Citronensaft ist am 5. September, also bereits neun Tage nach der Abfahrt begonnen. Weiterhin hat die Mannschaft nach den Journaleintragungen vom 14., 26. October und vom 7. Januar zweimal wöchentlich frisches Fleisch, Gemüse und Brod erhalten. Vor und nach Cap Horn ist je ein Schwein geschlachtet; auch Hühner waren an Bord. Nach Ausbruch der Krankheiten wurde drei- bis viermal wöchentlich frisches Fleisch und so viel wie möglich getrocknetes Gemüse gegeben.

Was die Güte und die Menge des verabreichten Proviantes angeht, so geben die Aussagen der Mannschaft in dieser Hinsicht auseinander und widersprechen sich theilweise. Namentlich wird geklagt, dass die in Punta Arenas eingenommenen Kartoffeln schlecht gewesen wären. Ferner soll das Salzfleisch, das anfangs gebraucht ist und das noch von Norwegen her an Bord war, sehr fett gewesen sein und nach einer Aussage auch übel gerechen haben, während es anderen gut geschmeckt hat. Weiter soll in Acapulco ein angeblich von einem norwegischen Schiffe übernommener Barrel Mehl sehr alt gewesen sein. Nach der Aussage des einen Jungen soll das Hartbrod, das in Punta Arenas an Bord kam, anfangs gut gewesen, später aber schlecht geworden sein und Käfer und Würmer enthalten haben. Endlich ist noch mehrfach angegeben, es wäre zu wenig Gemüse verabreicht.

Gegenüber diesen Aussagen ist zunächst festzustellen, dass der Correspondenthrher Lükken den Capitän bei der Abreise von Fredrikstad angewiesen hat, im Auslande nur beste Waare zu kaufen. Ausgerüstet wurde das Schiff in Norwegen. Das Salzfleisch, das theilweise als zu fett bemängelt ist, ist damals von einer Hamburger Firma von tadellosem Ruf dorthin geschafft, weil es besser war als dasjenige, was in Norwegen hätte bezogen werden können. In Newcastle in N. S. W. ist der Capitän dann später noch angewiesen, besonders auf frisches gutes Fleisch und viel Gemüse zu sehen und sich diese Waaren thunlichst von San Francisco kommen zu lassen. Dieser Weisung ist der Capitän nur zum Theil nachgekommen — unter anderem hat er das von einem Matrosen als zu alt bemängelte Mehl aus San Francisco kommen lassen — im übrigen hat er sich in Punta Arenas selber mit Proviant versorgt.

Weiter ist zu beachten, dass die Mannschaft nach der Aussage des ersten Steuermanns stets eine weit reichlichere

Verpflegung, besonders auch mehr frisches Fleisch und Gemüse erhalten hat, als nach der Speiserolle vorgeschrieben ist, dass die Verpflegung während der Fahrt nicht zu beanstanden war und dass die Mannschaft während der ganzen Reise nie über die Verpflegung geklagt hat. Die in Punta Arenas eingenommenen Kartoffeln seien allerdings zum Theil schlecht gewesen, wie dies in den Tropen oft vorkomme; deshalb sei aber auch von vornherein eine grössere Menge angekauft und die schlechten wären ausgesondert worden. Das Hartbrod sei von ihm und dem Correspondenthröder noch hier in Deutschland wieder untersucht und durchaus für gut befunden worden. Bald nach der Ankunft des Schiffes in Punta Delgada haben endlich zwei Sachverständige den Proviant im Auftrage des Consuls an Bord der »Dorothea« im Einzelnen untersucht und gefunden, dass Alles, besonders: Salzfleisch, Hartbrod, Mehl, Bohnen, Butter, Scheldegerste, auch das präservirte Fleisch von guter Beschaffenheit war.

Nach alledem kann das Seeamt nur feststellen, dass der Dauerproviant auf der »Dorothea« gut gewesen ist und dass auch genügend präservirter Proviant von guter Beschaffenheit verabreicht ist. Auf Mängel der Verpflegung können die Erkrankungen demnach nicht zurückgeführt werden.

Was das an Bord gebrauchte Wasser betrifft, so ist in Punta Arenas bei der Abreise aus der dortigen Leitung frisches Quellwasser eingenommen und der Steuerbordtank damit gefüllt. Ausserdem ist noch Regenwasser gebraucht, das in Culebra aufgefangen und in den Backbordtank gebracht war. Auch das Regenwasser ist vereinzelt — entgegen den Weisungen der Schiffsleitung — zum Trinken gebraucht, und zwar ungekocht; besonders hat dies der Koch gethan, ausser dem Steuermann der einzige, der nicht erkrankt ist. Im Uebrigen ist wesentlich das in Punta Arenas eingenommene Wasser zum Trinken gebraucht und zwar ungekocht, da die Mannschaft es sonst nicht hat geniessen wollen.

Obwohl insbesondere die Erkrankung an Skorbut neuerdings nicht auf den Genuss von Wasser zurückgeführt wird, (vgl. die Entscheidung des Ober-Seeamtes etc. Bd. 11 S. 561 unten), hat das Seeamt dennoch das in Punta Arenas eingenommene Wasser untersuchen lassen, da noch vor drei Jahren eine von dem Seeamte in Bremerhaven angestellte Untersuchung ergeben hat, dass in Punta Arenas durch Vermittelung des dortigen Consuls angekauft und in eisernen Tanks an Bord getrautes Wasser durch menschliche Fäkalien verunreinigt gewesen war. (Vgl. die Entscheidung des Ober-Seeamtes etc. Bd. 12 S. 339). Im vorliegenden Falle ist das Wasser chemisch, mikroskopisch und bakteriologisch untersucht worden und der Sachverständige gelangt zu dem Ergebnisse, dass die Untersuchung in keiner Weise Anhaltspunkte ergeben habe, auf Grund deren die Entstehung des Skorbut und Beriberi auf die Beschaffenheit des Wassers zurückzuführen wäre. Wenngleich aber auch nach der bakteriologischen Untersuchung die verschiedenen Formen der auf den Culturplatten erzielten Colonien keine Abweichungen von den aus den gewöhnlichen Wasserbakterien erhaltenen gezeigt haben, so bleibt nach dem Inhalt des Gutachtens doch die Möglichkeit bestehen, dass sich unter den Wasserbakterien Krankheitserreger befunden haben, durch die Beriberi verursacht sein könnte, und wenn auch keinerlei Vermuthung oder gar Wahrscheinlichkeit hierfür spricht, so hält es das Seeamt dennoch für geboten, wegen der früher mit dem Wasser von Punta Arenas gemachten Erfahrungen dringend zu empfehlen, bei solchen Reisen nur gekochtes Trinkwasser zu verabreichen.

Erhebliches Gewicht pflegt bei den hier fraglichen Erkrankungen auch auf die allgemeinen Lebensverhältnisse der Mannschaft gelegt zu werden. Hier ist zunächst festzustellen, dass die Mannschaft auf der »Dorothea« gut und in luftigen Räumen untergebracht war. Dagegen ist zu beachten, dass die Mannschaft in dem feuchten und heissen Klima von Culebra

sehr lange hat verweilen müssen und ihre Widerstandsfähigkeit hierdurch geschwächt sein wird. Im Uebrigen verlief die Reise selber nicht sehr anstrengend, nur bei Cap Horn hatte die Mannschaft schwere Zeit; das Seeamt glaubt aber überhaupt nicht, dass körperliche Anstrengungen, sofern sie nicht aufreibend sind, den Krankheiten förderlich wären, da sich hiermit die Thatsache nicht vereinigen lässt, dass gerade die Capitäne, also diejenigen, die den körperlichen Anstrengungen am wenigsten ausgesetzt sind, am ehesten von den Krankheiten, besonders der Beriberi ergriffen zu werden pflegen.

Dem Vorstehenden nach ist das Seeamt ausser Stande, eine bestimmte Ursache für die an Bord der »Dorothea« entstandenen Krankheiten anzugeben. Beachtung verdient vielleicht noch der Umstand, dass der Capitän in Punta Arenas hat Mannschaft anheuern müssen, darunter den Matrosen Schölzke, der schon lange Zeit in der dortigen Gegend gewesen sein soll, und zuerst erkrankt ist. Es ist möglich, dass die dort an Bord gekommenen Leute den Krankheitskeim der Beriberi in sich bargen, wenngleich die Krankheit selber erst viele Wochen später ausgebrochen ist. Bei der Verhandlung ist ferner auch der Umstand zur Sprache gebracht, ob der mit der Ladung (Gelbholz etc.) verbundene starke Dunst, der das ganze Schiff durchsetzt, der Mannschaft nachtheilig sein könne. Auffällig ist, dass in den letzten Jahren gerade bei Reisen von Punta Arenas das Ausbrechen von Skorbut oder Beriberi wiederholt vorgekommen ist, ohne dass es den Seeämtern gelungen wäre bestimmte greifbare Ursachen hierfür aufzufinden. Die Länge der Reise allein kann nicht ausschlaggebend sein, da besonders die Beriberi früher bei diesen Reisen überhaupt nicht vorgekommen sein soll, und auch jetzt noch häufig ebenso lange und noch länger dauernde Reisen von Punta Arenas nach der Weser ganz glatt verlaufen. Bei dieser Ungewissheit über die Krankheitsursachen empfiehlt das Seeamt dringend, die Capitäne zu ermahnen, in Punta Arenas bei der Vervollständigung des Proviantes und der Einnahme von Wasser äusserst vorsichtig zu verfahren und den Rath des dortigen Consuls einzuholen. Von selbst versteht es sich, dass auch bei der Anheuerung von Mannschaften in Punta Arenas möglichste Vorsicht und Sorgfalt geboten ist.

Auf Grund des Umstandes, dass der oben erwähnte Spruch des Seeamts zu Bremerhaven, wonach ein Capitän trotz aller Garantien in Punta Arenas mit Fäkalien verunreinigtes Wasser erhalten hat, weder dem Steuermann der »Dorothea« noch dem Correspondenthröder bekannt geworden ist, wie denn dieser Spruch in den hiesigen Rhedereikreisen überhaupt unbekannt geblieben zu sein scheint, hat der Herr Reichscommissar beantragt, das Seeamt möge sich dahin aussprechen, dass es dringend wünschenswerth wäre, wenn die Sprüche der Seeämter, die sich mit solchen Angelegenheiten von allgemeinerer und practisch grosser Bedeutung beschäftigen, den beteiligten Rheder- und Schifferkreisen nach Möglichkeit sammt der Begründung und der darin niedergelegten Erfahrung zugänglich und bekannt gemacht würden. Dieser Anregung kann das Seeamt, soweit sie mit dem vorliegenden Falle zusammenhängt, nur entsprechen, da ja das angeführte Beispiel für viele Gründe spricht.

Endlich hat das Seeamt noch gleichfalls entsprechend einem Antrage des Reichscommissars lobend anzuerkennen, dass es dem Steuermann Klühs dank seiner Thatkraft gelungen ist, das Schiff trotz der Erkrankung und Arbeitsunfähigkeit fast der ganzen Mannschaft und trotz ungünstiger Witterung während der letzten Zeit wohlbehalten in den Hafen zu bringen.

Schiffbau.

Bauftrag. Die Reiberstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G., Hamburg, hat mit der Deutschen Ostafrika-Linie den Bau eines grossen Doppelschrauben-Dampfers abgeschlossen, der in ähnlicher Weise eingerichtet werden soll wie der jetzt bei Blohm & Voss zur Ablieferung gelangende Dampfer »Kronprinz«, nur soll der neue Dampfer eine grössere Geschwindigkeit bekommen.

Stapellauf. Der auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. (vorm. Janssen & Schmilinsky), Steinwärder, für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft neuerbaute Seeschleppdampfer »Sao Gonçalo« wurde am 23. Juni vom Stapel gelassen. Der »Sao Gonçalo« ist speciell für den Dienst an der brasilianischen Küste bestimmt. Das Schiff wird in Rio Grande do Sul beheimathet werden. Nach erfolgter Fertigstellung soll der Dampfer mit eigener Kraft von Hamburg nach Rio Grande do Sul dampfen. Die Dimensionen des Schiffes sind: 77,3×19,9×10,9 und Tiefgang 7,3 Fuss. Eine verticale Compound-Maschine mit Klug'scher Umsteuerung und Oberflächencondensation indicirt 220 Pferdekraft. Der Hochdruckcylinder hat 325 Millimeter, der Niederdruckcylinder 635 Millimeter Durchmesser. Der Hub beträgt 466 Millimeter. Die Kessel sind auf $9\frac{1}{2}$ Atmosphären Druck concessionirt.

Probefahrt. Von der Tönninger Schiffswerft von Schömer & Jensen wurde am 18. d. M. der für die Rhederei C. Tiede in Wismar erbaute Frachtdampfer »Senator Krüger« abgeliefert. Der Dampfer hat eine Tragfähigkeit von 600 Tons und war bei einer Compoundmaschine von 300 indicirten Pferdestärken für denselben beladen, eine Schnelligkeit von 8 Knoten per Stunde garantirt worden. Bei der am 18. d. M. stattgehabten Probefahrt machte der Dampfer $10\frac{1}{2}$ Knoten bei einem Kohlenverbrauch von nur 0,87 kg per Stunde und Pferdekraft. Von derselben Rhederei ist der Schiffswerft von Schömer & Jensen, Tönning, vor kurzem ein Dampfer von 1200 Tons Tragfähigkeit in Auftrag gegeben worden, der im Frühjahr n. J. geliefert werden soll.

Vermischtes.

Deutscher Schulschiffsverein. Die Bremische Bürgerschaft hat am 21. Juni einen Antrag des Senats, dem Deutschen Schulschiffsverein auf die Dauer von 5 Jahren eine jährliche Unterstützung von 5000 M. zur Förderung seiner Ziele zu gewähren, genehmigt. Wie bereits früher gemeldet wurde, ist der Bau für ein Schulschiff bei Tocklenborg in Bremerhaven zum Preise von 450 000 M. in Auftrag gegeben. Von Mitgliedern des Vereins sind 140 000 M. zur Betriebserhaltung des Schiffes gezeichnet. Da diese Summe aber nur für 100 Schiffsjungen ausreicht und nicht für zweihundert, die das Schiff fassen kann, so musste anderseitige Hilfe in Anspruch genommen werden. Bis jetzt hat der Kaiser 5000 M., das deutsche Reich 30 000 M., die Rhedereien haben 40 000 M. und die 200 Mitglieder je 200 M. gezeichnet. Dazu kommt nun Bremen mit je 5000 M. auf vorläufig 5 Jahre.

Dem Jahresbericht des Seeamts zu Hamburg für das Jahr 1899 entnehmen wir:

Zu den im Jahre 1898 unerledigt gebliebenen 59 Sachen kamen im Jahre 1899 neu hinzu 633, sodass im ganzen anhängig waren 692 Sachen. Hiervon wurden erledigt durch Spruch 135, durch Beschluss 464 Sachen, 25 durch Ueberweisung an andere Seeämter; unerledigt blieben 68 Sachen.

Hauptverhandlungen in öffentlichen Sitzungen fanden statt 160, Beratungen in ausserordentlicher Sitzung 134, und ausser-

dem wurden von den abgegebenen 135 Sprüchen 10 in hierzu anberaumten Sitzungen verkündet, während die übrigen 125 Sprüche im Anschluss an die Hauptverhandlung verkündet wurden. Das Seeamt ist somit zusammengetreten zu 304 Sitzungen. Ferner fanden 27 Besichtigungen statt und wurden 18 Special-Gutachten eingezogen. Zeugen wurden vernommen: im Vorverfahren 507, in der Hauptverhandlung 493 sowie Sachverständige gehört 3, sodass im ganzen vernommen worden sind 1003 Personen. Das Seeamt wurde ferner durch 251 Requisitionen in Anspruch genommen.

In den erledigten 624 Sachen handelte es sich um 45 Totalverluste und zwar von 4 Dampfschiffen, 39 Segelschiffen und 5 sonstigen Fahrzeugen mit einem Gesamt-Nettoraumgehalt von etwa 17 350 britischen Registertons; ferner kamen hierbei ums Leben 230 Personen, und zwar von der Besatzung 223 sowie 7 Passagiere. — Bei den 624 erledigten Sachen handelte es sich um 187 Collisionen, 158 Strandungen, 27 Maschinenschäden und 252 sonstige Unfälle wie Schiffsbrand, Verlust von Menschenleben usw., und es waren hieran 499 Dampfschiffe, 276 Segelschiffe und 53 sonstige Fahrzeuge wie Leichter usw. betheiligt. — Von diesen Schiffen waren beheimathet: in Amerika 3, Belgien 1, Dänemark 14, Deutschland 622, England 120, Frankreich 4, Holland 17, Italien 2, Japan 1, Norwegen 11, Oesterreich 1, Russland 2, Schweden 17, Spanien 5. Nationalität unbekannt geblieben 8, zusammen 828 Schiffe. — In den 135 Fällen, in denen das Hauptverfahren eingeleitet wurde, trafen in 119 Fällen die Voraussetzungen des § 3 sub 1 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877 betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, zu, während in 15 Fällen die Untersuchung als im öffentlichen Interesse liegend sowie in einem Falle auf Antrag des Reichscommissars eingeleitet wurde. — Vom Reichscommissar wurde in einem Falle gegen zwei Personen der Antrag auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Maschinen-Gewerbes gestellt, welchem Antrag abseiten des Seeamts Folge gegeben wurde. Von beiden Personen wurde gegen den Spruch des Seeamts Beschwerde beim Oberseeamt eingelegt, von einem dieser Beschwerdeführer jedoch alsbald wieder zurückgezogen. Vom Oberseeamt ist der Spruch des Seeamts bestätigt worden. Somit ist im Jahre 1899 eine rechtskräftige Entscheidung auf Entziehung zweier Befähigungszeugnisse zum Seedampfschiffsmaschinen seitens des Seeamts ergangen.

Werth der Hamburger Dampfschiffe. Für den Jahresabschluss 1899 liegt uns eine Taxe der Flotte der grösseren Hamburger Rhedereien vor, die, zunächst für geschäftliche Zwecke bestimmt, die Hamburger Rhedereien mit einem Schiffswerth von 100 000 M. und darüber berücksichtigt. Nach dieser Zusammenstellung finden wir in Hamburg 42 mittlere und grössere Rhedereien, deren Schiffe insgesamt 992 882 Register-Tonnen (Brutto) Ladefähigkeit repräsentiren. Diese Flotte wird insgesamt auf einen Verkaufswerth von 238 620 000 M. geschätzt. Dabei ist wohl zu beachten, dass die Taxe den augenblicklichen Verkaufswerth ermittelt, der wesentlich höher ist als der zu Buche stehende Werth. Die deutschen Rhedereien handhaben durchweg die Abschreibungen schärfer, als es die augenblickliche Abnutzung der Schiffe unbedingt erfordert. Das Risiko, das in der Möglichkeit von Unglücksfällen liegt, und das grössere Risiko, das die fortwährend steigenden Ansprüche des reisenden Publikums an Schnelligkeit, Grösse und Comfort der Schiffe mit sich bringen und das die Rhedereien infolge der internationalen Concurrenz zur fortwährenden Erneuerung ihrer Flotte nöthigt, machen die kräftige Handhabung der Abschreibungen empfehlenswerth. Der Unterschied ist sehr erheblich. Um nur als ein Beispiel die grösste Gesellschaft heranzuziehen, so ist bei der Hamburg-Amerika-Linie der Buchwerth der Flotte Ende 1899 auf 78,7 Mill. M., der Verkaufswerth auf 95,9 Mill. M. angegeben. Einen Verkaufswerth ihrer Schiffe von über 10 Millionen M.

haben nach der uns vorliegenden Schätzung 5 Hamburger Rhedereien, 1 bis 10 Millionen \mathcal{A} 15 Rhedereien, $\frac{1}{2}$ bis 1 Mill. \mathcal{A} 9 Rhedereien und 100 000 bis 500 000 \mathcal{A} 13 Rhedereien. Der Durchschnittsworth pro Registertonne beträgt 240 \mathcal{A} . Die 5 grössten Rhedereien verfügen allein unter den 42 über $\frac{1}{2}$ der Tonnage (664 000 Tonnen) und über mehr als $\frac{1}{3}$ des Werthes (166 Mill. \mathcal{A}).

Zum Vergleich sind die Tonnen- und Werthzahlen von 6 Bremer Rhedereien mit je über 1 Million \mathcal{A} effectivem Worth ihrer Schiffe mitgetheilt worden. Diese haben zusammen 495 465 T. und stellen einen Werth von 144 840 000 \mathcal{A} . dar. Der Werth pro Tonne beträgt hiernach 292 \mathcal{A} .

(Hamburger Beiträge.)

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. Juni 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 773 Schiffe, dar. 342 Dampfer (incl. Schlepper) und 401 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 593 deutsche, 78 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 47 holländische, 41 englische, 10 russische, 3 belgische und 1 französisches Schiff.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1.—31. Mai 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 14 Dampfer, 38 Segler 1899 und 34 Dampfer, 72 Segler 1900, Beschädigungen: 321 Dampfer, 178 Segler in 1899 und 267 Dampfer und 131 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im Mai 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 4 Dampfer, 15 Segler; brasilianische 5 Dampfer; britische 14 Dampfer, 16 Segler; chilenische 3 Segler; dänische 1 Segler; deutsche 3 Dampfer, 3 Segler; französische 2 Dampfer, 4 Segler; havanische 1 Segler; italienische 2 Segler; japanische 1 Dampfer; mexikanische 1 Segler; norwegische 2 Dampfer, 12 Segler; österreichische 1 Dampfer, 1 Segler; portugiesische 2 Segler; russische 3 Segler; schwedische 1 Dampfer, 4 Segler; spanische 2 Segler; türkische 1 Segler und unbekannt 1 Dampfer, 1 Segler. Zusammen 34 Dampfer und 72 Segler.

Bemerkungen über Lootsengeld und Quarantänestrafgeld. Herr Capt. H. Niemann von der Rostocker Bark »Emma Bauer«, der Montevideo im April und Mai 1899 besuchte, schreibt in den »Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie«, Juni 1900: »Die Seelootsen für den Rio de la Plata sind zur Zeit fast alle Eingeborene. Man trifft sie bereits auf der Höhe von Cap Santa Maria an. Ihre Taxe ist hoch, aber sie lassen mit sich handeln, wobei man indessen sehr vorsichtig sein muss. Ich accordirte mit meinem Lootsen klipp und klar, dass er uns für 3 £ nach der Rhede von Montevideo bringen sollte. Dort angekommen forderte er aber 13 £ mit der Behauptung, dass er es so verstanden hätte. Hätte er nicht ein Lootsenpatent von Uruguay gehabt, so würde er mit seiner Forderung vom Hafenmeister in Montevideo wohl schroff abgewiesen worden sein. So aber war man so nachsichtig, dass man einen Vergleich zu Stande zu bringen suchte. Ich wurde zum Hafenmeister gebeten, bekam diesen aber nicht zu sehen; an seiner Stelle schlichtete ein Unterbeamter die Sache dahin, dass ich, um weiteren Unannehmlichkeiten aus dem Wege zu gehen, dem Lootsen 8 £ (40 \$) bezahlte. Wie man mir sagte, sind derartige unberechtigte Mehrforderungen der Lootsen in Montevideo schon oftmals vorgekommen und stets in ähnlicher Weise zu Ungunsten des Schiffes geregelt worden. Bei unserer Ankunft ereignete sich folgendes: Nachdem der Dampfer der Sanitätsbehörde das Schiff verlassen hatte und uns, da alles in Ordnung befunden, der freie Verkehr mit dem Lande ausdrücklich gestattet worden war, kamen die Dampfer mit den Gehülfen der Makler längsseit, und die Herren sprangen natürlich gleich an Bord. Unglücklicherweise geschah dies, ehe die gelbe Quarantäneflagge im Vortopp herunter-

genommen war, und deshalb musste das Schiff sowohl als auch jeder der beiden Makler 10 \$ Busse bezahlen. Eine Reclamation durch das deutsche Consulat scheint ohne Erfolg geblieben zu sein.«

Vertiefung des Hafens von Nexö. Nachdem schon seit vielen Jahren (siehe »Hansa« Seite 234) auf die dringende Nothwendigkeit die Vertiefung des Hafens von Nexö auf Bornholm hingewiesen war, ist jetzt endlich der erste Schritt gethan, eine Besserung der dortigen unhaltbaren Verhältnisse herbeizuführen. Am 1. Juni hat die Stadtverordneten-Versammlung in Nexö den Beschluss gefasst, die von einer Firma in Copenhagen gemachte Offerte anzunehmen, gegen Zahlung von 140 000 Kronen den Hafen von Nexö bis auf wenigstens 16 Fuss zu vertiefen. Wenn diese Tiefe auch bei weitem noch nicht dem eigentlichen Bedürfniss entspricht, schreibt die »Hamb. Börsenhalle« in voller Uebereinstimmung mit unserer Meinung, so sieht man doch wenigstens den guten Willen, dass endlich einmal etwas geschieht, um mit den alten Verhältnissen zu brechen. Die Stadtverordneten-Versammlung in Nexö ist der dänischen Regierung durch Bewilligung der Summe von 140 000 Kronen — ein für ihre Verhältnisse gewiss nicht zu unterschätzender Betrag — mit gutem Beispiel vorangegangen. Hoffentlich sehen wir in der Vertiefung des Hafens von Nexö nur den Anfang zu erheblichen, jedoch dringend nothwendigen Verbesserungen. Bei einer Tiefe von mindestens 16 Fuss können wenigstens die kleineren Ostseedampfer, die durch schweres Wetter gezwungen, unter Bornholm Schutz suchen müssen, den Hafen von Nexö ungehindert erreichen. Grössere Segler und Dampfer werden sich jedoch noch immer in derselben hilflosen Lage als bisher befinden. Es dürfte doch wahrhaftig Sache der dänischen Regierung sein, die Behörden in Nexö bei den auf die Verbesserung ihres Hafens zielenden Bestrebungen thatkräftig zu unterstützen. Wenn die Vertiefungs- und Regulierungsarbeiten schon einmal in Angriff genommen werden, dann sollte man dieselben gleich derartig ausführen, dass nicht gleich bei der ersten Gelegenheit der ganze Apparat versagt, d. h., dass sich die Arbeiten als völlig unzureichend erweisen. Will man Nexö zu einem wirklichen Zufluchtsorten umgestalten, dann muss auch dafür gesorgt werden, dass bei jedem Wetter wenigstens Schiffe mit 21 Fuss Tiefgang ganz ungehindert ein- und ausgehen können.

Den Schiffsverkehr mit der Insel Samos vermittelten im Jahre 1899 4475 Schiffe 397 833 Reg.-Tons. Die deutsche Flagge war hierunter mit 6 Dampfern von 9922 Reg.-Tons vertreten. Die Einfuhr aus Deutschland bewerthete sich auf etwa 500 000 \mathcal{A} .

(Nach einem Berichte des Kaiserl. Vice-Consuls in Samos.)

Kleine Mittheilungen.

In einem Bericht an seine vorgesetzte Behörde theilt der amerikanische Consul in **Barranquilla**, Columbien, mit, dass der columbianische Finanzminister eine Vorschrift erlassen habe, nach der die **Hafenabgaben** ausländischer Schiffe nicht mehr wie bisher in columbianischem Courant zu entrichten sind, sondern in der Goldmünze desjenigen Landes, dessen Flagge das Schiff führt. Durch diese Maassnahme werden die Rheder erheblich belastet.

Durchathsverordnung des Gouverneurs der britischen Colonie von Straits Settlements ist vom 28. Febr. bestimmt worden, dass **Scheinwerfer** in den Häfen der Colonie, auf Kriegs- und Handelsschiffen, sowie Truppentransportschiffen, mit Ausnahme der Schiffe I. M. der Königin von Grossbritannien ohne specielle Erlaubniss des Gouverneurs nicht gebraucht werden dürfen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 21. Juni abgehaltenen Versammlung wurde nach Aufnahme von sechs Herren als Mitglieder, die Seeanstandsverhandlung über den Verlust des Dampfers »Norrköping« verlesen. Laut dieser Verhandlung ist der Dampfer in England von dem Board of Trade angehalten worden, wegen Ueberladung und hat in Folge dessen löschen müssen. In der Versammlung wurde besonders darauf hingewiesen, wie sehr notwendig die Schaffung eines Tiefadegesetzes für Deutschland sei. Wenn auch zugegeben werden müsse, dass nach der Inspection durch das Board of Trade und nach Löschung von Ladung das Schiff nicht überladen gewesen sei, so bleibe doch die Frage bestehen, ob, wenn man in noch etwas grösserem Maasse den vermehrten Gefahren der See zur Winterszeit Rechnung getragen hätte, der Verlust des noch nicht alten Schiffes nicht hätte vermieden werden können. Im Verfolg der Besprechung über diesen Gegenstand wurden wieder eine ganze Reihe von Fällen mitgeteilt, in welchen deutsche Schiffe in England angehalten wären und erst nach Löschung eines mehr oder minder grossen Theils ihrer Ladung den Hafen hätten verlassen können. Auf Grund des Berichtes einer hiesigen Zeitung wurde dann auf die Stellungnahme des hiesigen Vereins Deutscher Seeschiffer zu der Frage des Verbotes des Löschens und Ladens für die Schiffsmannschaft an Sonntagen hingewiesen. Ein Mitglied hält sodann auf Grund des gesammelten Materials einen Vortrag über die Stellungnahme unseres Vereins zur Seemanns-Ordnung, an dessen Schluss er ausführt, dass unser Verein, welcher sich weder durch die Beschlüsse anderer Corporationen von Seefahrern oder Rhedereiinteressenten, noch durch die guten Rathschläge der »Hansa« (ganz ohne Seitenhieb geht es nicht. D. R.) habe beirren lassen, schliesslich mit seinen Anträgen hoffentlich gut fahren würde.

Büchersaal.

Rangliste von Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1900. Redigirt im Reichs-Marine-Amt. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

Die alljährlich erscheinende, im Reichs-Marine-Amt redigirte »Rangliste von Beamten der Kaiserlich Deutschen Marine« ist soeben, nach dem Stande vom 1. Juni, für das

Jahr 1900 zur Herausgabe gelangt. Sie enthält, anschliessend an die Einrichtung der Marine-Rangliste, deren Ausgabe für 1900 ebenfalls eben erst neu erfolgte, und als Ergänzung derselben, die Etatsverhältnisse, die Stellenbesetzung und das Dienstalt der oberen Marine-Beamten. Es wird daraus die Menge und Verschiedenheit der dem Civilpersonal der Marine obliegenden Berufsgeschäfte ersichtlich und zwar in folgenden weitverzweigten Diensten: Reichs-Marine-Amt, Seewarte und Observatorien, Staatsintendanturen, Rechtspflege, Seelsorge und Garnisonsschulwesen, Naturalverpflegung, Bekleidung, Garnisonverwaltungs- und Serviswesen, Sanitätswesen, Bildungswesen der Marine, Instandhaltung der Flotte und der Werftanlagen, Waffenwesen und Befestigungen, Schiffs-Prüfungscommission, Cassen- und Rechnungswesen, Küsten- und Vermessungswesen und das Gouvernement von Kiautschou.

Patent-Liste

(aufgestellt durch das Berliner Patent-Bureau Gerson & Sachse, Mitglieder des Verbandes deutscher Patent-Anwälte, S.W., Friedrichstr. 10.)

Patent-Anmeldungen:

- B. 25 376. Wasserfahrzeug. — Clarence Livingstone Burger. New-York, 253 Broadway; Vertr.: C. v. Ossowski. Berlin, Potsdamerstr. 3. 22./8. 99.
- J. 5281. Vorrichtung zum Vertheilen der Druckluft im Luft-Cylinder des Servomotors einer Torpedoseitensteuerung, welche durch eine sich drehende Schwamm-masse beeinflusst wird. — Albert Edward Jones. Fiume.
- J. 5586. Cementmasse für Schiffbauzwecke. — A. Johannes. Flensburg, Junkerhollerweg 15a. — 30./11. 99.
- Z. 2930. Vorrichtung zum Feststellen beweglicher Rudersitze. Michael Ziegler & Anton Schirber, Würzburg. Markt 32. 23./1. 1900.
- K. 17 517. Klappenstosspropeller. — Aug. Koch, Antwerpen. Blauw-Moazel Straat 6.
- F. 12 539. Vorrichtung zum Befestigen und Lösen der Schrauben-nabe auf der Propellerwelle vom Schiffsinnern aus. John William Fowler, Auckland, Neu-Seeland. 103 Queen.
- M. 17 455. Vorrichtung zum Markiren in Wasser versenkter Gegenstände. — Thomas Joseph Moriarty & John Thomas Reagan, New-York, Staat Rhode Island. V. St. A.

Gebranchsmuster-Liste:

- 133 998. Elastische Trommel für Schlepprossen u. dgl. Henry Lütgens, Hamburg, Heimhuderstr. 48. 21./4. 99. — L. 6354.

Schlick-Watson's Speisewasser-Filter.

Zur Zeit in Bestellung für zusammen 250,000 Pferdekräfte.

Grösste Leistungsfähigkeit bei geringstem Gewicht und kleinster Raumbeanspruchung — bei den ersten Rhedereien mit grossem Erfolg eingeführt — sichert langsames Filtriren — grösste Filterfläche im kleinsten Raum — extra stark — kann in wenigen Minuten ausgewechselt werden. —

Unter andern auf folgenden Schiffen im Betrieb:

Hamburg-Amerika-Linie: »Hamburg«, »Kiautschou«.
 Norddeutscher-Lloyd: »Aller«, »Kaiserin Maria Theresia«, »Hannover«, »König Albert«.
 Deutsch-Amerikan. Petroleum-Gesellschaft: 6 Stück.
 Kriegsschiffe, Englische Marine: »Russel«, »Exmouth«, »Mentagu«, »Espiglo«, »Success«, »Sirene«, »Lively«, »Sprightly«.

Kriegsschiffe, Italienische Marine: Kreuzer »Coatit«.
 — Hollandische Marine: Kreuzer »Zeeland«, »Utrecht«, »Noord Brabant«, »Edi«, »Serdang«, »Koningin Regentes«.
 — Russische Marine: Kreuzer »Bogatyr«.
 — Japanische Marine: Kreuzer »Yakumo«, »Mikasa«.

etc.

E. SCHLICK, Hamburg, Mönkedamm 14.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 27.

Hamburg, den 7. Juli.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren. — Der neueste amerikanische Gesetzentwurf betreffend die Unterstützung von Schifffahrt und Schiffsbau. — Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts. — Seeamtsverhandlungen. — Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts. — Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenbericht. — Büchersaal. — Briefe deutscher Capitäne.

Auf dem Ausguck.

Die deutsche Handelsmarine und im engeren Sinne der Norddeutsche Lloyd sind von einer schrecklichen **Katastrophe**, einer **Feuersbrunst** heimgesucht worden, deren Verheerungen an Menschenleben und Material noch nicht in vollem Umfange festzustellen sind. Das ganze Quaisystem des Norddeutschen Lloyd in Hoboken ist ein Raub der Flammen geworden. Die an den Quaischuppen mit Löschen und Laden beschäftigten Schiffe, wurden, weil das Feuer mit unglaublicher Schnelle um sich griff, trotz geschickter, schnell ausgeführter Abholmanöver von dem verheerenden Elemente gefasst und theils schwer, theils geringer in Mitleidenschaft gezogen. Während »Kaiser Wilhelm der Grosse« zum Glück mit leichteren Blessuren davonkam und ohne Zeitverlust seinen Reiseturnus einzuhalten vermag, trugen »Bremen«, »Saale« und »Main« sehr schwere Beschädigungen davon. In gleichem Verhältniss wie der Materialschaten der einzelnen Schiffe war auch ihr Verlust an theuren, unersetzlichen Menschenleben. Viele unserer Landsleute, Schiffsbesucher und Personen der Besatzung, sind unter fürchterlichen Qualen den verheerenden Flammen zum Opfer gefallen. Wenn deutsche Seeleute dem Tode ins Auge sehen, zwingt ihre Haltung selbst dem Ausländer Bewunderung ab. Das hat sich, wie bei anderen unzähligen Gelegenheiten, auch bei dieser Katastrophe gezeigt. Die Tagespresse meldet von Heldenthaten, welche das grenzenlose Mitleid für die Verunglückten vor dem Gefühl aufrichtiger Bewunderung für die gezeigte

Bravour in den Hintergrund treten lässt. Vielleicht ist diese das Herz eines jeden Deutschen erhebende Thatsache, sowie das vom Reichsoberhaupt der Rhederei öffentlich bekundete Vertrauen angethan, den sehr schweren materiellen Verlust, von welchem der Norddeutsche Lloyd betroffen worden ist, etwas leichter zu tragen. — Dank der Windrichtung und den getroffenen energischen Vorsichtsmaassregeln wurde glücklicherweise ein Verpflanzen des Flammenheerdes auf die in grösster Nähe befindlichen Quaibauten der Hamburg-Amerika-Linie vereitelt; wünschenswerth auch dort, allerdings nur geringfügiger Schaden, u. A. dem Postdampfer »Phoenicia« zugefügt worden ist.

Zwei deutsche, erstclassige Werften, »Vulcan«, Stettin, Blohm & Voss, Hamburg, haben die deutsche Handelsmarine in letzter Zeit durch zwei Schiffe bereichert, wie sie einzig und unübertroffen in der ganzen Welt dastehen. Der mächtige vom »Vulcan« erbaute Schnelldampfer „Deutschland“ (welcher auf seiner Fahrt von der Geburtsstätte zum Heimathshafen wiederum — wenn es dessen noch bedurft hätte, die Nothwendigkeit einer weiteren Vertiefung des Fahrwassers Stettin-Swinemünde bewiesen hat) tritt nach einer Probefahrt mit glänzendem Resultat seine Jungferntour an; ein anderer, von Blohm & Voss gebauter Schnelldampfer, „Princessin Victoria Louise“, ein Lustfahrzeug grössten Styls und in dieser Construction ohne Seinesgleichen, ist am 28. Juni vom Stapel gelaufen. Beide Fahrzeuge sollen und werden neben dem Ruhm der Nationalflagge auch den des blau-weissen Packtfahrtbanners in fernen Meeren weiter befestigen und dem staunenden Ausländer zeigen,

auf wie hoher Entwicklungsstufe die deutsche Schiffbauindustrie steht. Durch unseres Kaisers weitschauende Politik, welche im Flottengesetz ihren prägnantesten Ausdruck findet, ist — soweit menschliche Beurtheilung überhaupt Anspruch auf Zuverlässigkeit hat — den beiden grossen Gewerben, Rhederei und Schiffbau, eine Zeit zu weiterer ungetrübter Entfaltung gewährt. Damit wäre eine Vorbedingung zu neuen Erfolgen geschaffen. Es bleibt dann nur zu wünschen übrig, die Reichsregierung möge, wenn es zur Wiedererneuerung der Handelsverträge kommt, vorwiegend den Gesichtspunkt vertreten, dass es naturgemäss nothwendig ist, wenn die spätere starke deutsche Kriegsflotte auch Gelegenheit findet, einen deutschen Ueberseeverkehr und eine Handelsflotte zu schirmen, deren Entwicklung nicht durch verkehrsfeindliche Verträge mit anderen Nationen unterbunden wird.

Einer an uns gerichteten Zuschrift entnehmen wir:

»Die in No. 25 Seite 301 aufgestellten Berechnungen in Zusammenhang mit dem **Schiffsjungenzwang**, deren Resultat ist, dass beispielsweise der Fünfmaster »Potosi« gezwungen wäre, jährlich neunzehn Jungen auszubilden, sind m. E. wohl von vorneherein mit der Absicht gemacht, ein im Sinne des Schiffsjungenzwanges negatives Resultat zu erzielen. Wäre Das nicht beabsichtigt, dann hätten der Berechnung nicht Schiffe von 200 Brutto R.-T. an, sondern von 100 bis 150 T. an unterstehen müssen. Das Endergebniss wäre dann jedenfalls ein ganz anderes. Es giebt in Deutschland eine ganze Anzahl Segler, kleine Schooner, zu dem angeführten Raumgehalt, die sich dazu eignen, jungen Seeleuten die erste praktische Ausbildung zu gewähren.« — —

Diese im Tone einer Vorstellung gehaltenen Worte geben Veranlassung, nochmals auf das Thema einzugehen und zu untersuchen, ob der uns gemachte Vorwurf der Parteilichkeit auch gerechtfertigt war. In letzter Nummer unterstanden der Berechnung Schiffe von 200 Brutto R.-T. an, diesmal sollen auch alle Fahrzeuge von 100 Br. R.-T. an einbegriffen werden. Wir erhalten dann 14717 Br. R.-T. mehr, also 526 887 Gesamtbruttotonnage, welcher 2455 unbefahrene Jungen gegenüberstehen. Das macht auf je 215 Brutto R.-T. einen unbefahrenen Jungen und auf »Potosi« statt neunzehn, wie das letzte Mal angenommen war, 18,6. Da man nun lebende Wesen nicht in Bruchtheilen darstellen kann, würde, um beim alten Beispiele zu bleiben, »Potosi« verpflichtet werden, das eine Jahr achtzehn, das andere neunzehn Jungen auszubilden. Nun kommt aber noch ein anderer Punkt. Wir gehen doch entsprechend dem Vorschlage des Herrn Einsenders von der Voraussetzung aus, dass die in

Rechnung gezogenen Schiffe auch alle zum Ausbilden von Schiffsjungen verpflichtet werden. Wie ist nun diese Vertheilung — ohne der Ungerechtigkeit gezeiht zu werden — vorzunehmen? Der Berechnung gemäss fällt bei 526 887 Brutto T. Gesamtträumte und 2455 unbefahrenen Jungen, auf je 215 Brutto R.-T. ein Schiffsjunge. In welcher Weise sollen darnach die Schiffe zu je 100 Br. R.-T. zum Schiffsjungenzwang herangezogen werden? Soll zwei Schiffen dieser Grössenklasse die Verpflichtung, einen Jungen jährlich auszubilden, auferlegt werden? Das wäre die einzige Lösung. Jedoch zur Durchführung eines so schwerfällig arbeitenden Gesetzes wäre ein Beamtenapparat nöthig, der an Aufwand ganz bedeutende Kosten verursachen würde. Ein weiteres Bedenken gegen den vom Herrn Einsender gemachten Vorschlag, tritt auf, wenn man untersucht, was es eigentlich für Fahrzeuge sind, die nur 100 Brutto R.-T. messen. Nach den Angaben des Statistischen Amtes gehören dazu: Galeassen, Galioten, Schmacken und andere zweimastige Schiffe, wozu auch Leichter gerechnet sind. Giebt es denn nun wirklich einen praktischen Seemann, der aus Ueberzeugung behaupten wird, dass sich ein Junge — ganz besonders wenn er die höhere Carrière einzuschlagen gedenkt — auf solchen Fahrzeugen mehr seemännische Kenntnisse als auf einem Schulschiff anzueignen vermag?!

Wie uns von geschätzter Seite mitgetheilt wird, ist im Juli d. J. folgende **Flaggenführung für dänische Lootsenfahrzeuge** in Kraft getreten. Solche dänischen Dampf-Lootsenfahrzeuge, welche sich im Dienste auf ihrer Station befinden, führen am Tage am vorderen oder alleinigen Mast eine halb weiss, halb rothe Flagge — der obere Theil ist weiss — in Verbindung mit der Landesflagge, welche vom Heck aus gezeigt wird. Denselben Bestimmungen unterstehen Feuerschiffe und andere stationirte Fahrzeuge, sofern sich Lootsen an Bord befinden. Trifft diese Voraussetzung nicht ein, dann unterbleibt bei allen aufgezählten Schiffen die Führung der Lootsenflagge. Schliesslich wird dieselbe Erkennungsflagge an einer Stange (sur une perche heisst es im französischen Wortlaut) von allen Ruderbooten geführt, mit denen die Lootsen nach ihrer Station befördert werden. Befinden sich solche Fahrzeuge unter Segel, dann sind sie durch einen rothen Streifen im Grosssegel — dessen Farbe weiss sein muss — erkenntlich.

Die Leitung des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg antwortet auf den in 25 der »Hansa« veröffentlichten Artikel »Der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine und die Sonntagsarbeit« in folgender höchst origineller Weise:

»Verlesen wurde sodann ein Artikel aus der »Hansa«, in dem der Verein aus Anlass seiner Stellungnahme zur Seemannsordnung, welche der des genannten Blattes gradewegs zuwiderläuft, in maasslosester Weise angegriffen wird. Die Versammlung hält es für unter der Würde des Vereins hierauf zu antworten.«

Was ruft nun mehr Verwunderung hervor, die Findigkeit der Vereinsleitung oder die Accomodation der Mitglieder, die einer dorartigen Resolution ihre Zustimmung geben konnten?! Man muss sich unwillkürlich fragen, haben denn die Herren, welche nicht an der Vereinsleitung theilhaft sind, den Artikel überhaupt gelesen?! Oder aber, wenn Das doch geschehen ist, kam denn Niemand auf den Gedanken, die Vereinsleitung zu fragen, ob die Verhältnisse wirklich so liegen, wie sie in der »Hansa« geschildert worden sind? War allerdings — wie es mitunter vorkommen soll — die Versammlung in der Hauptsache aus Navigationsschülern zusammengesetzt, dann darf man sich über die Antwort des Vereins nicht so sehr wundern. Diese Herren, mit dem Kampfesmuth der Jugend ausgestattet, sehen natürlich nicht ungerne, wenn von »Angriffen in maasslosester Weise«, »krassester Rbedereivertretung«, »unter der Würde des Vereins« sowie überhaupt möglichst viel im Superlativton gesprochen wird. Aeltere und unbeeinflusste Mitglieder werden aber zugeben müssen, dass unser damaliger Aufsatz lediglich Thatsachen wiedergibt, die im Allgemeinen bekannt sind und nicht einen einzigen Angriff gegen den Verein enthält. Ausserdem — und Das muss hier ausdrücklich constatirt werden — sind diese Thatsachen nicht zusammengestellt aus Anlass einer Stellungnahme des Vereins zur Seemannsordnung, sondern weil die Vereinsleitung, anstatt sachgemäss eine ihr nicht genehme Anschauung zu widerlegen, in verletzender Weise Personen zum Zielpunkt unqualificirbarer Angriffe gemacht hat. Dass die Vereinsleitung nicht auf den auf Seite 294/95 der »Hansa« veröffentlichten Artikel zu antworten gedenkt, gereicht ihrer smartness zur höchsten Ehre, denn die in der »Hansa« damals ausgesprochenen Worte lassen sich nicht durch persönliche, verletzende Bemerkungen wirkungslos machen, weil der Artikel, wie schon erwähnt, weiter nichts ist, als eine einfache Gruppierung geschehener, Jedermann bekannter Thatsachen. Dass es deutsche Capitäne und Schiffsofficiere, welche Mitglieder des Vereins sind, nicht besonders angenehm berühren wird, wenn sie früher oder später von der nicht unberechtigten Anerkennung erfahren, die das socialdemokratische Organ des »Seemannsverband zu Deutschland« der Leitung ihres Vereins gezollt hat, ist erklärlich. Wir haben mit der Wiedergabe jener Worte nun aber keinesfalls beabsichtigt, den Verein anzugreifen, sondern der Vereinsleitung vor Augen zu führen, dass jedes ihr in jenem Blatte gespendete

Lob, sie zum Nachdenken darüber veranlassen müsste, ob der Curs, den sie steuert, auch der richtige ist. Die »Hansa« wird, unbekümmert um den brüskten Ton der Vereinsleitung, dem »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der H. z. H.« mit unverändertem Interesse ihre Aufmerksamkeit schenken, in der Hoffnung, dass der Zeitpunkt nicht mehr fern liegen möge, an dem die Mitglieder, alte und junge, erkannt haben werden, dass der auf Seite 294/95 verfasste Artikel nicht zur Schädigung, sondern zum Nutzen des Standes deutscher Schiffsofficiere aller Grade geschrieben war.

Wir glauben unseren Lesern den Genuss nicht entziehen zu dürfen, hier einige »samples« aus dem letzten gegen die »Hansa« gerichteten **Wuthausbruch** des publicistischen Organs des „**Seemannsverband zu Deutschland**“ wiederzugeben. Da dieses Blatt in der socialdemokratischen Lehre sein einziges Heil sieht, in seiner Ausdrucksweise aber weit unter vielen Blättern jener Partei steht, müsste ein Angriff aus jenem Lager — wollten wir ihm überhaupt Bedeutung beilegen — für die »Hansa« eine grosse Anerkennung sein. Es heisst dort:

»Die Hiebe, die wir der Tante »Hansa« in No. 11 des »Seemann« versetzten, scheinen gesessen zu haben. Nachdem wir die »Hansa« für ihre durchaus unobjective Berichterstattung über unsere »Petition zur Seemannsordnung« (Siehe »Hansa« Seite 222, Red. der »Hansa«) heimgeleuchtet haben, findet sie nicht den Muth, unsere, wenn auch scharfen so doch immer den wahren Thatsachen entsprechenden Ausführungen zu widerlegen. In demagogischer Weise verkriecht sich das Blatt hinter den »Ton«, den es gezwungen wäre anzuschlagen, wenn es unsere Ausführungen widerlegen wollte. Angeblich würde dieser Ton den Lesern dieses Musterblättchens widerstehen. Ja, so operirt diese Sorte der Presse immer. Erst lügt, verleumdet und denuociert sie und wird sie dann gebührend festgenagelt, verkriecht sie sich hinter dem guten Ton. Traurige Sippe.«

Mancher Leser, der die Geflogenheit dieser Art Blätter nicht kennt, mag nun denken: »Das würde ich mir nicht gefallen lassen. Das sind ja Beleidigungen.« Nicht wahr? — Würden wir aber diesem Rathschlage folgen, dann wäre erreicht, was dieses Blatt wünscht, nämlich vor der breiten Oeffentlichkeit ein Scandal, bei dem wir ebenso wenig etwas gewinnen könnten, als wenn Jemand auf Schimpfworte, die ihm auf der Strasse zugeworfen werden, antwortet. Aus Rücksicht auf unsere Leser und um »Der Seemann« nicht Glauben zu machen, wir legten seinen Geistesergüssen die allergeringste Bedeutung bei, sei bemerkt, dass wir nur dann hin und wieder Gelegenheit nehmen werden, die Existenz jenes Organs zu erwähnen, wenn ähnlich, wie bei der Seemannsordnung der Stand der Schiffsofficiere in ungerechter Weise angegriffen wird.

Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren.*)

Von Dr. O. Fulst.

Ueber den nautischen Unterricht in Deutschland im achtzehnten Jahrhundert ist nicht viel Rühmensewerthes zu berichten. Nach dem Vorgange Hamburgs, das im Jahre 1749 zuerst einen Lehrer mit dem Unterricht angehender Steuerleute betraute, nahmen sich zwar mehrere Seestädte der Sache an. Und wenn sie auch nicht alle gleich eine Schule gründeten, so beriefen sie doch zum Theil geeignete Lehrkräfte, die eine aus öffentlichen Mitteln subventionirte Privatschule gründeten. So hatte z. B. selbst Emden, im Jahre 1782 die beträchtlichen Kosten nicht gescheut, einen Navigationslehrer aus Amsterdam zu berufen, der neben dem Honorar für den erteilten Privatunterricht ein sehr anständiges festes Einkommen bezog.

Der Unterricht wurde wohl überall in holländischer Sprache oder wenigstens auf Grund holländischer Lehrbücher erteilt; eine selbständige Behandlung nautisch wissenschaftlicher Fragen gab es in Deutschland nicht, ebensowenig wie bei der mangelhaften Vorbildung der Seeleute damaliger Zeit ein auf Verständniss zielender Unterricht möglich war.

In vielen selbst grösseren Seeplätzen fanden die jungen Steuerleute aber nur bei alten ausgedienten Seeleuten Gelegenheit, sich die »Kunst« des Steuermanns anzueignen. Diese »Kunst« bestand aber nur in den allernothwendigsten Rechnungen, deren Wesen Lehrern wie Schülern ein dunkles Räthsel war. Zu diesen Städten gehörte auch Bremen, das sich erst spät einer öffentlichen Navigationsschule zu erfreuen hatte. Da der Bremische Handel sich bisher fast ausschliesslich innerhalb Europas abspielte, so wurde dieser Mangel in der Bildung der Capitäne und Steuerleute nicht so lebhaft empfunden. Als man aber nach Beendigung des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges anfang den Handel auf Amerika und die beiden Indien auszudehnen, da suchte man vergebens nach einem Steuermann, der die astronomische Bestimmung der Länge verstand, so dass man gezwungen war für diese Schiffe Steuerleute aus Holland kommen zu lassen.

Der erste der in Bremen die Errichtung einer öffentlichen Navigationsschule anregte, war ein junger Bremer Steuermann, namens Daniel Braubach, der eine gute Schulbildung genossen und sich während seiner Reisen mit der Steuermannskunst

vertraut gemacht hatte. Nachdem er noch in Emden den Unterricht des dortigen Navigationslehrers genossen hatte, kehrte er nach seiner Vaterstadt zurück, entschlossen die Laufbahn des Steuermanns mit der des Lehrers zu vertauschen. Sein Streben ging aber nicht dahin, Privatlehrer zu werden; ihm schwebte vielmehr eine staatliche Anstellung vor, ähnlich der seines Lehrers Voorn in Emden.

Er wandte sich daher im December 1789 mit einem Gesuch an den Senat, ihn zum Lehrer der Navigation zu bestellen und ihm ein Gehalt dafür auszusetzen. Er wollte sich dagegen verpflichten, einer gewissen Anzahl junger Leute, denen es an den Mitteln fehlte, unentgeltlich Unterricht zu ertheilen.

Der Senat, der der Anstellung eines Navigationslehrers sympathisch gegenüberstand, vergewisserte sich zunächst über die Kenntnisse und Fähigkeiten des Bittstellers, indem er ihn von dem Astronomen Dr. Olbers und dem Consul Cassel, einem wohlhabenden Kaufmann, der früher selbst lange Zeit als Capitän in Diensten der holländisch-ostindischen Compagnie gefahren hatte, prüfen liess.

Auf das Zeugniß dieser Herren hin wurde Braubach zum Lehrer der Navigation bestellt, und ihm ein Jahresgehalt, allerdings nur im Betrage von 50 Thalern Gold bewilligt.

Ob sich diese Privatschule — denn etwas anderes war es nicht — eines regen Zuspruchs von Seiten der Steuerleute erfreut hat, lässt sich nicht mehr mit Bestimmtheit sagen. Sicher ist nur, dass die Erfolge des jungen Lehrers, der das Abrichten nach Möglichkeit zu vermeiden suchte, recht befriedigende gewesen sind. Seinem Unterrichte legte er ein von ihm selbst verfasstes Lehrbuch: »Versuch eines mathematischen Unterrichts für Seefahrer (Bremen bey Melchior Köhler 1791)« zu Grunde.

Neben seiner aufreibenden Thätigkeit arbeitete der junge Navigationslehrer an seiner eigenen Bildung weiter und so erfolgreich war sein Fleiss, dass er nach einigen Jahren zum doctor philosophiae promoviert wurde.

Mögen nun die Erfolge dieser Privatschule gewesen sein, welche sie wollen, soviel steht fest, dass sie es verstand, die Aufmerksamkeit der Kaufmannschaft auf sich zu lenken, und so wurde sie, wenn auch nur indirect, die Veranlassung zur Gründung einer Navigationsschule grossen Stils, die vielleicht die interessanteste Schule dieser Art ist, die es je in Deutschland gegeben hat.

Das Verdienst der Gründung dieser Schule gebührt in erster Linie dem schon oben genannten österreichischen kaiserlichen Consul Carl Philipp Cassel, einem Manne, der sich um Bremens Handel und Schifffahrt ausserordentlich grosse Verdienste erworben hat.

*) Eine ausführlichere Darstellung findet sich in meinem Aufsätze über »Gründung und Entwicklung der Seefahrtsschule in Bremen« im XIX. Bande des Bremischen Jahrbuchs (Bremen, Max Nössler 1900). D. V.

Dieser Mann, der einerseits den Seedienst aus langjähriger eigener Erfahrung kannte, der andererseits als Kaufmann und Rheder unter der mangelhaften Bildung seiner Capitäne und Steuerleute zu leiden gehabt hatte, wusste besser als irgend ein anderer, wie wichtig für die Hebung der Schifffahrt eine tüchtige Bildung der Schiffsofficiere war. Er hatte sich daher selbst einmal mit dem Gedanken getragen, öffentliche unentgeltliche Vorlesungen über die Nautik zu halten, um auf diese Weise ein etwas besseres Steuermannsmaterial zu erhalten.

Jetzt reifte in seinem Kopfe ein Plan, an dessen Ausführung er sofort mit seiner ganzen Energie und Thatkraft ging. Er verband sich im Jahre 1798 mit vier anderen Herren (Bley, Norwich, Schnetter und Steengrafe) zur Gründung einer Navigationsschule. Jeder von ihnen verpflichtete sich, zunächst auf 10 Jahre, zu einem jährlichen Beitrage von je 50 Thalern Gold, welche zur Unterhaltung einer Schule verwandt werden sollten, in denen junge Leute, die sich dem Seedienst widmen wollten, unentgeltlich unterrichtet werden sollten. Man suchte das zunächst in der Weise zu verwirklichen, dass man Dr. Braubach mit 250 Thalern jährlich unterstützte, wofür dieser sich verpflichtete, die Schule nach den Intentionen dieser Herren einzurichten. Der Plan wurde aber bald wieder geändert, nachdem ein Aufruf um Unterstützung einen beispiellosen Erfolg gehabt hatte. Auf diesen Aufruf hin verpflichteten sich mehr als 150 Kaufleute, Rheder, Schiffscapitäne u. a. zu einem jährlichen Beitrage im Betrage von 5 bis 20 Thalern, im Ganzen zu einer Summe von über 1600 Thalern. Mit solchen reichlichen Mitteln konnte und wollte man etwas ganz vorzügliches schaffen. Man wollte nicht sowohl eine Schule stiften, in der die Matrosen, die Steuerleute zu werden beabsichtigten, sich nothdürftig ihre Kenntnisse aneignen könnten, sondern es sollte eine Hebung der Bildung des ganzen Standes durch sie angebaut und ermöglicht werden.

Es wurde daher eine Schule eingerichtet, in der Bürgersöhne, die zwar noch nicht auf See gewesen waren, die aber die Absicht hatten, sich dem Seemannsstande zu widmen und später Steuerleute zu werden, unentgeltlich in der Nautik und deren Hilfswissenschaften unterrichtet wurden. Diese so unterrichteten Jünglinge sollten dann aber nicht den Entwicklungsgang der gewöhnlichen Seeleute durchmachen, sondern sie sollten als »Lehrlinge« unter besonderer Aufsicht des Capitäns nicht nur den praktischen Seedienst lernen, sondern es sollte ihnen auch an Bord Gelegenheit gegeben werden, die in der Schule erworbenen Kenntnisse praktisch anzuwenden. Die meisten Rheder hatten sich verpflichtet, diese Lehrlinge unentgeltlich auf ihren Schiffen mitzunehmen.

Man sieht also, dass man bei der Gründung der Schule nicht nur den Unterricht der Steuerleute im Auge hatte, sondern dass eine vollständige Aenderung des Entwicklungsganges der Schiffsofficiere geplant wurde. Die Steuerleute sollten in Zukunft nicht aus dem Stande der Matrosen hervorgehen, sondern sollten von vorn herein zu Steuerleuten erzogen werden. Durch diese Maassnahme hoffte man auch gebildete Leute für die höheren Schiffsstellen zu gewinnen. Also schon damals derselbe Grundgedanke, der fast genau hundert Jahre später den Norddeutschen Lloyd bei der Einrichtung seines Cadettenschulschiffs geleitet hat.

In den ersten Jahren des Bestehens der Navigationsschule war allerdings mit der Hauptschule noch eine Nebenschule verbunden, die gewissermassen die Fortführung der früheren Braubach'schen Privatschule bildete. Um dem damaligen Mangel an Steuerleuten einigermaassen abzuhelfen, wurde an der Navigationsschule nämlich auch Steuerleuten und Matrosen, die Steuerleute werden wollten, gegen eine ganz geringe Vergütung Privatunterricht in der Navigation ertheilt. In zwei bis drei Monaten wurden diese jungen Leute dahin gebracht, dass sie den Dienst als Steuerleute antreten konnten. Diesen Leuten wurde indessen das Versprechen abgenommen, nach Beendigung ihrer Seereise so lange zum Unterricht zurückzukehren, bis ihnen von dem Lehrer bescheinigt würde, dass ein weiterer Schulbesuch unnöthig wäre.

Die geschäftliche Leitung der neu gegründeten Schule lag in den Händen des »Directoriums der Navigationsschule«, das in den ersten Jahren des Bestehens von den fünf Gründern gebildet wurde. Von ihnen wurde alljährlich einer zum geschäftsführenden »Director« der Anstalt erwählt. Im ersten Jahre des Bestehens bekleidete Cassel, der übrigens auch in der Folge die Seele des Directoriums blieb, das Ehrenamt des Directors. Die »Subscribern« d. h. diejenigen, die sich nachträglich zur Zahlung eines jährlichen Beitrags verpflichtet hatten, konnten nur indirect einen Einfluss auf die Schule ausüben. Aber allezeit wurde der Schule auch von Seiten der Subscribern das regste Interesse entgegen gebracht, ja man sagt nicht zuviel, wenn man behauptet, dass diese originelle Stiftung von der ganzen Bevölkerung Bremens mit Freuden begrüsst und durch rege Theilnahme unterstützt wurde. Mit Stolz blickte man auf diese Schule, die ein leuchtendes Beispiel von dem Gemeinsinn und der Opferfreudigkeit ablegte, die von jeher die schönste Zierde der Bremischen Bürger war.

(Fortsetzung folgt.)

Der neueste amerikanische Gesetzentwurf betreffend die Unterstützung von Schifffahrt und Schiffsbau.

Mit Rücksicht auf die wenig günstige Entwicklung, welche im Schiffsbau, sowie im Schiffsbestande der Vereinigten Staaten von Amerika während der letzten Jahrzehnte sich bemerkbar machte, trat die Regierung zu Washington im vorigen Jahre der Frage einer intensiveren Unterstützung der Schifffahrt näher. Zunächst zog sie mittels einer Umfrage bei den amerikanischen Consulaten im Jahre 1899 Erkundigungen darüber ein, in welcher Weise Rhederei und Schiffsbau in den auswärtigen Staaten aus öffentlichen Mitteln unterstützt wurden. Das eingegangene Material diente ihr alsdann als werthvolle Unterlage für die Prüfung der Frage, welchen Weg die amerikanische Regierung nunmehr einzuschlagen hätte.

Ausser einer wirksameren Ausdehnung des Gesetzes vom 3. Mai 1891, betreffend die Unterstützung der Postdampfer, wurde die Einführung von Schifffahrtprämien in Aussicht genommen, über deren Gestaltung und Anwendung die in der Commissionfassung zur Zeit vorliegende Bill Auskunft giebt.

Die Bestimmungen des neuen Gesetzentwurfs sind im Wesentlichen folgende:

Die in Aussicht genommenen Vergütungen bestehen

1) in einer Schifffahrtprämie, welche gleichmässig sämtlichen im Auslandshandel beschäftigten, in Amerika gebauten und amerikanischen Bürgern oder einheimischen Gesellschaften gehörigen Schiffen — sowohl Segel- wie Dampfschiffen — gewährt wird, und

2) in einer Zuschlagsprämie, die nur Dampfschiffen zu Gute kommen soll.

Die Schifffahrtprämie (1) beläuft sich auf $1\frac{1}{2}$ Cts. per Tonne br. (gross ton) für je 100 zurückgelegte Seemeilen; überschreitet die Länge der Fahrt 1500 Meilen, so verringert sich der Satz per Tonne br. und für je 100 Meilen auf 1 Ct. Die Länge des Reiseweges wird für Ausreise und Heimreise gesondert berechnet.

Als Grundlage für die Prämienberechnung (1) dient in der Regel (bei Frachtdampfern ausschliesslich) der Brutto-Tonnengehalt des Schiffes. Bei Passagier- und Postdampfern aber soll zunächst vom Brutto-Tonnengehalt der Raum, welcher dauernd für die Aufnahme der Passagiere und Postsachen bestimmt ist, in Abrechnung gebracht werden. Erst der hieraus sich ergebende Rest des Tonnengehalts wird bei Berechnung der Prämie berücksichtigt.

Die Zuschlagsprämie (2) für Dampfschiffe ist je nach Grösse und Schnelligkeit des Schiffes verschieden bemessen. Sie wird für die Ausreise per Tonne br. der gesamten Tonnage (ohne Raumabzug für Passagierraum) berechnet; dagegen werden bei Berechnung der Prämie für die Heimreise nur 90% der Tonnage in Anrechnung gebracht.

Die einzelnen Sätze sind folgende für je 100 Seem. und par Tonne bei Schiffen von mehr als 2000 T.:

- | | |
|--|---------------------|
| 1) mit 11 Seem. und weniger als 12 Seem. | $\frac{1}{10}$ Cts. |
| 2) „ 12 „ „ „ 13 „ | $\frac{2}{10}$ „ |
| 3) „ 13 „ „ „ 14 „ | $\frac{3}{10}$ „ |
| 4) „ 14 „ „ „ 15 „ | 1 „ |
| 5) „ 15 „ „ „ 16 „ | $1\frac{1}{10}$ „ |
| 6) „ 16 „ „ mehr | $1\frac{2}{10}$ „ |

Bei Schiffen von mehr als 4000 Tonnen:

- | | |
|--|-------------------|
| 7) mit 17 Seem. und weniger als 18 Seem. | $1\frac{1}{10}$ „ |
| 8) „ 18 „ „ „ 19 „ | $1\frac{2}{10}$ „ |
| 9) „ 19 „ „ mehr | $1\frac{3}{10}$ „ |

Bei Schiffen von mehr als 10000 Tonnen:

- | | |
|---|-------------------|
| 10) mit 20 Seem. und weniger als 21 Seem. | 2 „ |
| 11) „ 21 „ „ mehr | $2\frac{1}{10}$ „ |

Die Prämien (1 und 2) werden für Schiffe, welche vor dem 1. Januar 1900 vom Stapel gelassen sind, auf 10 Jahre, für Schiffe, welche nach dem 1. Januar vom Stapel gehen, auf 20 Jahre bewilligt. Während der 20 Jahre vermindert sich aber vom 11. Jahre ab die Prämie jährlich um 5%.

Die Gesamtsumme, welche zur Unterstützung der amerikanischen Handelsflotte in Form von Schifffahrts- und Zuschlagsprämien verwendet werden soll, ist auf 9 Mill. Doll. jährlich (36,8 Mill. Mark) festgesetzt. Die Verwendung der Prämien Gelder hat in der Weise zu erfolgen, dass auf die im Atlantischen Ocean (und im Golf von Mexico) am Seehandel beteiligten Schiffe 70 pCt., auf die an der Pacificküste beschäftigten Schiffe 30 pCt. entfallen. Nach einer Zusammenstellung im Report des Secretary of the Treasury 1899 waren an der atlantischen Küste (einschliesslich des Golfes von Mexico) 16275 Schiffe beschäftigt (1898: 16442), an der pacifischen Küste 1970 Schiffe (1898: 1754). In Procenten entfallen somit auf die Ostküste 90,3 pCt., auf die Westküste 9,7 pCt. Die obige Bemessung der Antheile (70 pCt. und 30 pCt.) entspricht somit nicht dem derzeitigen Stande der geographischen Vertheilung der Schiffe. Die Erklärung aber für diese Bemessung der Antheile liegt darin, dass von amerikanischer Seite ausgesprochenermaassen auf eine starke Ausdehnung des Schiffsverkehrs zwischen der Pacificküste und dem asiatischen Continent hingearbeitet wird. Zur Unterstützung des Seeverkehrs nach Ostasien soll daher von Anfang an ein grösserer Theil der Gesamtunterstützung zur Verwendung gelangen, als der Schiffsbestand zur Zeit bei gleichmässiger Vertheilung nach Anzahl der Schiffe erfordern würde.

Die Prämien (1 und 2) werden unter folgenden Bedingungen ausgezahlt:

Das Schiff muss sich im Besitz eines Amerikaners, bzw. einer amerikanischen Gesellschaft befinden und muss vor-schriftsmässig für den Auslandshandel registriert sein.

Nur solche Schiffe, welche der ersten Classe der Schiffs-classification (A 1) angehören, sind zum Prämienempfang berechtigt.

Das Schiff muss (in der Regel) in Amerika gebaut sein. Im Auslande gebaute Schiffe erhalten nur 50 pCt. der Prämien. Eine Uebergangsbestimmung ist aber vorgesehen, nach welcher ausnahmsweise im Auslande erbaute Schiffe ein Anrecht auf die volle Prämie haben sollen, wenn sie am 1. Januar 1900 von einem amerikanischen Hafen nach einem auswärtigen Hafen in Fahrt begriffen waren, oder am 1. Januar 1900 sich im Bau befanden. Vorbedingung soll auch in diesem Falle sein, dass sich die Schiffe im amerikanischen Besitz befinden. Ausserdem müssen die Schiffseigenthümer das Versprechen abgeben, dass sie innerhalb der nächsten zehn Jahre ein gleichwerthiges in Amerika gebautes Schiff als Ersatz des fremden Schiffes in die amerikanische Handelsmarine einstellen werden.

Die Schiffe können zu jeder Zeit von der Regierung als Kreuzer, Transportschiffe oder für sonstige öffentliche Zwecke zu angemessenem Preise angekauft werden. Die prämiensberechtigten Schiffe sollen hiernach nicht nur Handelszwecken dienen, sondern auch zur Vermehrung der Seemacht der Vereinigten Staaten beitragen.

Jederzeit sind sie verpflichtet, unentgeltlich auf Verlangen des Gen.-Postmeisters Postsendungen mitzunehmen und (falls das Schiff auf einer der Postschiffahrtsrouten fährt) nöthigenfalls den begleitenden Postbeamten den erforderlichen Arbeits- und Aufenthaltsraum zur Verfügung zu stellen. Die Verpflichtung gilt aber nur für die Strecke und Fahrt, für welche die Prämie gezahlt wird.

Offenbar geht die Absicht der amerikanischen Regierung dahin, durch Schaffung einer leistungsfähigen Handelsflotte die Einnahmen aus dem überseeischen Frachtverkehr den heimischen Rhedereien in grösserem Maasse als bisher zuzuwenden. Wenn man bedenkt, dass der Antheil der amerikanischen Rhederei

am Ein- und Ausfuhrhandel im Jahre 1899 nur 9 pCt. betrug, so erscheint das Bestreben der Regierung wohl verständlich. Zur Begründung der geplanten ausserordentlichen Maassnahmen ist ferner seitens des Referenten des Comité für Handelsschiffahrt und Fischerei darauf hingewiesen worden, dass im Vergleich zum englischen Schiffsbau die Herstellungskosten und Mannschaftslöhne in Amerika wesentlich höher sind, dass mithin der amerikanische Schiffsbau auf eine angemessene staatliche Unterstützung angewiesen ist, wenn er mit England erfolgreich in Concurrenz treten will.

Um die Wirkung des neuen amerikanischen Gesetzentwurfes noch näher zu erläutern, möge hier als Beispiel dienen, dass ein Schiff von der Art und Ausmessung des deutschen Dampfers »Kaiser Wilhelm der Grosse« für eine Aus- und Heimreise zwischen New-York-Bremerhaven eine Prämie von rund 125 000 \mathcal{M} erhalten würde, ferner ein Schiff von den Dimensionen der »Königin Luise« für eine gleiche Fahrt ca. 53 000 \mathcal{M} und »Fürst Bismarck« in gleichem Falle ca. 60 600 \mathcal{M} . Mit der Schnelligkeit eines Dampfers steigt auch die Prämie wesentlich, da auf die Höhe der betreffenden Zuschlagsprämie, wie aus den oben wiedergegebenen Einzelsätzen ersichtlich, ausser der Schiffsgrösse in erster Linie die Schnelligkeit des Schiffes einwirkt. Zum Beispiel würde ein Dampfer von der Art der »Königin Luise« für die Strecke New-York-Bremerhaven bei 13 Seemeilen Geschwindigkeit ca. 53 000 \mathcal{M} , dagegen bei 16 Seemeilen für die gleiche Strecke ca. 64 500 \mathcal{M} als Prämie erhalten.

Aus einem Vergleich weiterer derartig berechneter Prämiensätze ergibt sich, dass der amerikanische Gesetzentwurf den Zweck verfolgt, neben der Vermehrung der Schiffszahl namentlich den Bau schnellfahrender Dampfer nach Kräften zu unterstützen.

Erscheint es auch mit Rücksicht auf die bisher von den amerikanischen Postschiffen erzielten Erfolge fraglich, ob das von der Bill verfolgte Ziel in vollem Umfange erreicht wird, so hat die deutsche Rhederei doch damit zu rechnen, dass, falls der Gesetzentwurf angenommen wird, die amerikanische Handelsmarine, zuzüglich der Subventionszahlungen für Postdampfer auf eine staatliche Unterstützung von jährlich wenigstens 41 500 000 \mathcal{M} wird rechnen können. Dazu kommt, dass die Abschnitte 12, 13 des Zollgesetzes vom 24. Juli 1897, betr. die zollfreie Einfuhr von Erzeugnissen für die Schiffsreparatur, sowie von ausländischem Material, das beim Bau von Schiffsmaschinen verwendet wird, neben dem Schiffsprämiengesetz in Kraft bleiben würde.

Dem gegenüber hat Deutschland bisher nur eine Subventionssumme von 6 490 000 \mathcal{M} aufzuweisen, die lediglich bestimmten Gesellschaften zu Gute kommt, während die deutsche Rhederei in ihrer Gesamtheit, abgesehen von den Prämien für Hochseefischereidampfer, eine directe Unterstützung vom Staate nicht erhält. Ihr kommt nur die eine Vergünstigung zu Statte, dass nach § 5 Ziffer 10 des Zolltarifgesetzes Materialien, welche zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen Verwendung finden, zollfrei eingelassen werden.

Unter diesen Umständen fällt den deutschen Rhedereien und Handelskreisen die Aufgabe zu, durch eigene Thatkraft und Rührigkeit dem Seeverkehr diejenige Unterstützung in vermehrtem Maasse zuzuwenden, die ihm in anderen Staaten aus öffentlichen Mitteln zufliesst, trotz staatlicher Beihilfe aber oft nicht zum gewünschten Erfolge führt, weil den in Frage kommenden Erwerbskreisen des Landes die nöthige Unternehmungslust und kaufmännische Schulung fehlt.

(Aus dem Bericht der Budgetcommission des Reichstages über die Abänderung des Stempelgesetzes.)

Verhandlungen des Reichs-Ober-Seeamts.

Das Ober-Seeamt verhandelte am 26. Juni über den Untergang des deutschen Dampfers »Ella«, Capitän Stange, resp. über die gegen den in dieser Sache vom Seeamt zu Hamburg abgegebenen Spruch eingereichte Beschwerde seitens des Reichscommissars, Admiral Przewisinski. Den Vorsitz führte der Geh. Ober-Regierungsrath Caspar, als Beisitzer fungirten, neben dem ständigen Beisitzer Herrn Capitän z. D. Herbig, die Herren Schiffscapitäne Bolte-Elsfleth, Heitmann-Lübeck, Steffens-Lübeck, ferner Winkl. Geh. Admiralitäts-Rath Prof. Dr. Neumayer und Marine-Inspector Fokkes-Hamburg. Capitän Hugo Stange war persönlich anwesend und mit ihm Rechtsanwalt Dr. Nolte-Hamburg als Vertheidiger. Der Dampfer »Ella« war am 31. December 1899 mit 1560 Tons Kohlen von Perth-Amboy nach Halifax in See gegangen. Von dort aus sollte er für mindestens sechs Monate nach Bermuda und Jamaica fahren. Am 1. Januar begann es aus NW zu stürmen, sodass die »Ella« stark rollte. Später holte das Schiff so stark nach Steuerbord über, dass die Ladung überschoss und der Dampfer in einen Winkel von 40 Grad nach Steuerbord liegen blieb. Die »Ella« an den Wind zu bringen, gelang nicht: vielmehr rissen schwere Sturzseen die Grossluke auf, das Wasser drang in das Schiff und die ganze Steuerbordseite kam unter Wasser. Alle Arbeiten, den Dampfer wieder aufzurichten, waren erfolglos. In der Nacht vom 4. zum 5. Januar kam ein Dampfer in Sicht, der aber die gegebenen Nothsignale der »Ella« nicht beachtete und weiter fuhr. Erst am nächsten Tage kam ein Dampfer auf abgegebene Nothsignale heran und begann das Rettungswerk.

Der Spruch des Hamburger Seeamtes lautete:

»Der Untergang des Dampfers »Ella« auf der Reise von New-York nach Halifax ist dadurch veranlasst, dass bei stürmischem Wetter die Ladung nach Steuerbord überschoss, das Schiff in einem Winkel von 60 Grad zur Senkrechten liegen blieb und sich dann langsam mit Wasser füllte, da es ohne Zweifel leck geprüngt war.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass Capitän Stange es unternommen hat, mit einer ungenügend beziehungsweise gar nicht getrimmten Kohlenladung in See zu gehen. Die Fahrt von New-York nach Halifax ist als grosse Küstenfahrt anzusehen, daher findet der § 74 der Unfall-Vorhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft, die Einrichtung von Schotten betreffend, für diese Reise keine Anwendung.

Das fahrlässige Verhalten des Capitäns Stange ist auf das schärfste zu tadeln, jedoch ist ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht zu entziehen.

Die Rettung der Besatzung der »Ella« durch den englischen Dampfer »Georgian«, Capitän Parker, verdient die höchste Anerkennung.

Gegen diesen Spruch hatte der Reichscommissar appellirt, ausführend, dass Capitän Stange allein den Unfall verschuldet habe, herbeigeführt durch in hohem Grade gezeigtes sorgloses unüberlegtes Verfahren. Nur dem zufälligen Eintreffen des englischen Dampfers »Georgian« habe es Capitän Stange zu danken gehabt, dass er nicht mit seiner gesamten Besatzung umgekommen sei. Die Ansicht des Seeamts bezüglich des § 74 könne er nicht theilen, vielmehr vermöge er eine Reise von New-York nach Halifax und von dort nach den Bermudas und Jamaica nur als atlantische Fahrt anzusehen. Auch bestimme § 74, dass Dampfer über 800 cbm Brutto-Raumgehalt, wenn sie für atlantische Fahrt Steinkohlen laden, mit Längsschotten versehen sein müssten. Wäre Capt. Stange wirklich der Meinung gewesen, dass es sich um eine Küstenfahrt handelte und er leicht in einen Hafen einlaufen konnte, dann hätte er letzteres auch sofort thun müssen, als es aufing aus

NW zu wehen. Capt. Stange habe ferner die Vorschriften des Art. 481 des H. O. B. ausser Acht gelassen, auch sich nicht an die Warnung seines ersten Officiers gehalten, der ihn auf die mangelhafte Trimmung aufmerksam gemacht hatte. Die Möglichkeit des Leckwerdens zugegeben, sei der Untergang des Schiffes doch nur auf das Ueberschiessen der Ladung zurückzuführen. Er, der Reichscommissar, müsse daher seinen schon bei der Seeamtsverhandlung zu Hamburg gestellten Antrag auf Patententziehung wiederholen und bitte demgemäss auf Abänderung des seeamtlichen Spruches.

Rechtsanwalt Dr. Nolte suchte die Einwände des Reichscommissars nach Möglichkeit abzuschwächen und die erhobene Beschwerde nach objectiver wie subjectiver Richtung hin für unbegründet zu erklären.

Eine Befragung von Seiten der Beisitzer fand nicht statt, auch nahm der Reichscommissar nur auf das bereits Dargelegte Bezug.

Nach einer ziemlich langen Berathung verkündete der Vorsitzende, dass das Oberseeamt beschlossen habe, den Spruch des Seeamtes Hamburg dahin abzuändern, dass dem Capitän Stange die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wird. Das Ober-Seeamt ist dabei von folgenden Erwägungen ausgegangen: Als der Schiffer vor dem Entschlusse stand, ob er die Reise antreten wolle, wurde ihm gemeldet, dass die Ladung nicht ordnungsmässig getrimmt und das Schiff seeuntüchtig sei. Der Capitän stand nur dieser Meldung gegenüber und komme es nicht in Betracht, dass der Steuermann später bei der Vernehmung durch Querfragen veranlasst worden sei zu sagen, auch er würde in See gegangen sein. Der Schiffer, der sich vorher um die Ladung nicht gekümmert hatte, that auch nach der Meldung nichts, um sich von dem Zustande der Ladung zu überzeugen, sondern begnügte sich, zu sagen, es sei zu spät, er müsse in See gehen. Damit hatte er auch die volle Verantwortung übernommen. Dass demnächst noch andere Umstände hinzugetreten sind, die den Unfall zu solcher Schwere brachten, ändere nichts daran. Eine Schuld des Schiffers Stange sei nachgewiesen worden und es habe auf Entziehung des Patentes erkannt werden müssen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Strandung des Hamburger Vollschißes „Wandsbeck“. Capt. Lorenzen, auf dem Stag-Rock bei Lizard. Der Sachverhalt war kurz folgender: Das Schiff befand sich im Schlepptau, der Führer des Schleppers erhielt durch den von Bord gebenden Lootsen vom Segler den ausgefüllten Zahlungszettel, was er als Aufforderung zum Loswerfen betrachtete, entgegen der anfangs getroffenen Vereinbarung, das Schiff frei von Lizard zu schleppen. Das Schiff strandete kurz darauf bei Stag-Rock, nachdem ein Versuch zum Halsen wegen der z. Z. herrschenden Strömung misslungen war. Der Capitän hatte nicht geankert, weil er glaubte, vom Rock freizukommen. Das vom Lizard-Feuerthurm gegebene Warnungssignal J. D. war an Bord der „Wandsbeck“ beobachtet worden. Der Reichscommissar hält den Capitän allein für die Strandung verantwortlich und stellt, weil er trotz des Warnungssignals unterlassen habe, Anker fallen zu lassen, den Antrag auf Patententziehung. Der Verteidiger des Capitäns, Rechtsanwalt Dr. Antoine-Feill jun., hält den Führer des Schleppers für die Strandung verantwortlich und hebt hervor, dass Capt. Lorenzen alles gethan habe, was unter den obwaltenden Umständen hätte gethan werden können. Er bittet das Seeamt, dem Antrage des Reichscommissars nicht entsprechen zu wollen. Der später verkündete Spruch des Seeamtes lautet:

„Die Strandung des Vollschißes „Wandsbeck“ am 26. Mai 1900 auf den Klippen von Lizard, infolge welcher das Schiff total verloren ging, ist zunächst durch den Fal-mouthier Schlepper „Dragon“ veranlasst, der der getroffenen Abmachung zuwider und gegen die ausdrückliche Ordre des Capitäns, die „Wandsbeck“ in einer in Anbetracht des flauen Windes und des starken Stromes gefährlichen Lage losgeworfen hat. Schiffer Lorenzen hat aber seinerseits die Strandung dann dadurch geschehen lassen, dass er die gefährliche Lage des Schiffes auch dann, als der Versuch des Halsens misslang, noch nicht in vollem Umfange erkannte und es deshalb unterliess, die Anker fallen zu lassen.“

Schiffer Nicolai Jes Lorenzen hat es in solchem Grade an der nöthigen Besonnenheit und Ueberlegung fehlen lassen, dass ihm die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen wird.“

Seeamt zu Flensburg.

In Sachen, betr. die Verunglückung des Schiffers Closter vom Flensburger Dampfer „Juno“, hat das Königliche Seeamt zu Flensburg in seiner Sitzzug am 4. Mai 1900, an welcher Theil genommen haben: Landgerichtsrath Nissen, Vorsitzender; Schiffscapitän Mörek, Schiffscapitän Miang, Navigationslehrer Ebsen; Lehrer an der Maschinistenschule von Krawel in Flensburg, Beisitzer; Seeamts-Secretär Beng, Protocollführer; Capitän zur See z. D. von Treuenfeld, Reichscommissar, folgenden Spruch verkündet:

„Der Schiffer Nis Closter vom Flensburger Dampfer „Juno“ ist am 10. November 1899 in den unter der Achterpiek befindlichen Tank seines Schiffes hinuntergestiegen und in Folge darauf am 12. November 1899 im Krankenhause zu Karlskrona gestorben.“

Aus dem vorliegenden Unfall ergibt sich, dass derartige Räume nicht betreten werden dürfen, bevor man sich von der Ungefährlichkeit der darin befindlichen Luft überzeugt hat.

Gründe. Der Flensburger Dampfer „Juno“ — Unterscheidungssignal L M J D — ist ein Schiff mit einem Netto-Raumgehalt von 884,46 engl. R.-T. Im Hintertheil des Schiffes befindet sich eine sogenannte Achterpiek. Diese besteht in ihrem oberen Theile aus dem Proviautraum und im unteren Theile aus einem Ballast-Tank für 30 Tons Wasser. In den Proviautraum gelangt man durch eine auf Deck stehende Kappe, in den Ballast-Tank nur durch ein im Proviautraum befindliches Mannloch. Der Proviautraum steht durch eine Ventilationsröhre mit der Luft in Verbindung. Der Ballast-Tank hat keine directe Verbindung mit der Luft. Der Ballast-Tank kommt selten zur Verwendung, nur dann, wenn sehr stürmisches Wetter das Volllaufen des Tanks erbeischt. Er ist durch den über dem Mannloch festgeschraubenen Mannlochdeckel von aller Luft abgesperrt.

Der Dampfer befand sich am 10. November 1899 auf der Fahrt von Riga mit Holz nach Dordrecht. Führer war der Schiffer Nis Closter aus Dyrbave bei Apenrade. Vormittags zwischen 11 und 12 Uhr war man einige Seemeilen östlich von Utklipperen-Feuerschiff angekommen, da beschloss der Schiffer in Anlass des stürmischen Wetters den Piek-tank volllaufen zu lassen. Um sich zunächst davon zu überzeugen, ob hier Alles zum Einlaufen des Wassers klar sei, liess er sich vom I. Maschinisten den Mannlochdeckel abschrauben. Dann stieg er in den Piek-tank hinein. Kaum war er hinabgestiegen, so gewahrten der I. Steuermann und der I. Maschinist, welche im Proviautraum standen, dass der Schiffer niedergefallen sei und bewusstlos auf dem unter dem Mannloch befindlichen Querbalken lag. Der I. Steuermann sprang sofort nach. Obgleich der Maschinist ihn bei der Hand hielt, entglitt er ihm und fiel bewusstlos nieder. Nur mit grosser Mühe gelang es dem Maschinisten mit Hilfe eines herbeigerufenen Matrosen

den I. Steuermann herauszuziehen. Dieser war völlig besinnungslos und erlangte das Bewusstsein erst wieder, als er einige Zeit auf Deck gelegen hatte. Es wurden nun noch zwei Matrosen nach einander an einem Seile in den Tank gelassen, um dem Schiffer ein Seil um den Leib zu binden. Beido mussten unverrichteter Sache wieder nach oben gezogen werden, weil sie plötzlich von Schwindel ergriffen und besinnungslos geworden waren. Dann erst gelang es dem II. Steuermann Brink, den Schiffer heraus zu holen. Er stieg in den Tank hinein, hielt sich aber mit dem Kopfe so ziemlich im Mannloch. In dieser Stellung fasste er den Schiffer und hob ihn so hoch, dass die am Loch stehenden Matrosen ihn völlig herausziehen konnten. Der Schiffer war blau angelaufen, athmete schwer, war aber völlig besinnungslos. Er wurde sofort aufs Deck gebracht. Wiederbelebungsversuche hatten keinen Erfolg.

Um möglichst schnell ärztliche Hülfe herbeizuschaffen, lief man Karlskroon als Nothhafen an. Auf Anordnung des herbeigeholten Arztes wurde der Kranke sofort ins Hospital geschafft. Hier ist er am 12. November Nachts 12 Uhr verstorben.

Die übrigen Personen, die in den Tank hineingestiegen waren, sind ohne schädliche Folgen für ihre Gesundheit davon gekommen. Der ums Leben gekommene Schiffer war am 16. Februar 1863 in Dyrhave geboren.

Nachdem der Schiffer gelandet war, hat der Dampfer die Reise fortgesetzt. Er hat demnächst den Bestimmungsort ohne weiteren Unfall erreicht. Erst am 1. Mai cr. ist er hierher zurückgekehrt, nachdem er mittlerweile in aussereuropäischer Fahrt beschäftigt gewesen ist.

Am 2. Mai ist im hiesigen Hafen die Achterpiek einer seeamtlichen Untersuchung unterzogen worden. Nach Abnahme des in den Tank führenden Mannlochdeckels wurde eine brennende Sicherheitslampe in den Tank hinuntergelassen. Die Lampe verlöschte sofort. Das Mannloch ist in diesem Anlass von Nachmittags 12 $\frac{1}{2}$ bis Abends 7 Uhr geöffnet gewesen. Am andern Vormittage gegen 11 Uhr ist das Mannloch wieder geöffnet, um dem vom Seeamt ernannten Sachverständigen, dem Chemiker Dr. Hansen hierselbst Gelegenheit zu geben, die Luft im Tank zu untersuchen. Dieser hat Folgendes festgestellt:

Die Luft im Tank enthielt keine brennbaren Gase, sie war frei von giftigen Gasen, wie Kohlenoxyd, Ammoniak, Schwefelwasserstoff und schwefliger Säure. Sie enthielt ziemlich viel Kohlensäure, aber wenig mehr als sich in reiner Luft zu finden pflegt. Sie enthielt hingegen eine auffallend geringe Menge Sauerstoff.

Der Sachverständige meint, es sei der Tod des Schiffers auf das Fehlen genügender Menge Sauerstoffs zurückzuführen. Woher es gekommen sein kann, dass der Tank so wenig Sauerstoff enthielt, ist nach seiner Ansicht nur durch eine eingehendere Untersuchung des Tanks und seiner inneren Bestandtheile zu ermitteln. Er hält es für möglich, dass die Wände und der Boden des Tanks, weil mit Cement abgesetzt, viel Sauerstoff absorbirt hätten, auch dass das Wasser, wenn es lange Zeit im Tank stehe, den Sauerstoff absorbire.

Er fügt hinzu, derartig hermetisch verschlossen gewesene Räume dürften erst dann betreten werden, wenn zuvor den Räumen genügend frische Luft zugeführt und durch das Einhalten einer brennenden nicht verlöschenden Sicherheitslampe die genügende Zufuhr frischer Luft festgestellt sei.

Nach dem, was vorliegt, ist es nicht zweifelhaft, dass der Schiffer im Tank eine Luft angetroffen hat, welche nicht genügenden Sauerstoff enthielt, um Menschen das Athmen zu gestatten. Die Folge davon war, dass er zunächst athem- und besinnungslos wurde und dann ums Leben kam.

Die Erfahrung des vorliegenden Unfalles lehrt, dass es gerathen ist, derartig hermetisch verschlossen gewesene Räume

nicht eher zu betreten, bevor man ihnen genügend frische Luft zugeführt und sich dann von der Ungefährlichkeit der Luft überzeugt hat.

Die Zuführung frischer Luft geschieht am leichtesten und besten durch einen sogenannten Windsack. Zur Prüfung, ob die Luft ungefährlich ist, halte man eine brennende Sicherheitslampe in den Raum. Züngelt hierbei eine Flamme an der Lampe empor, so ist das ein Zeichen, dass explosive Kohlen-gase vorhanden sind, verlöscht die Lampe, so ist dass ein Zeichen, dass nicht genügender Sauerstoff vorhanden ist.

Entscheidungen

des

Hanseatischen Oberlandesgerichts.*)

Gehören Auseisungskosten zur grossen Havarie? (H. G. B. § 621.)

Beschwerdesache des Rheders A. Kirston.

Das L. G. K. III f. H. wies am 2. April 1900 die Beschwerde gegen den Beschluss des A. G. Hamburg, Abtheilung für Verklarungen und gerichtliches Dispaheverfahren vom 18. März 1900 zurück.

Der Artikel 622 alin. 2 H. G. B. (§ 621 alin. 2 neue Fassung) lautet: »Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Unkosten der Schifffahrt, als: Lootsengeld, Hafengeld, Leuchtfenorgeld, Schlepplohn, Quarantänegelder, Auseisungskosten u. dergl., fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn derselbe zu den Maassregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet war.« Es handelt sich im vorliegenden Falle um solche ungewöhnliche Unkosten der Schifffahrt, und zwar speciell um Auseisungskosten (cf. Verklarung verb.: »Als wir Surop S und Nargen ONO peilten, trafen wir so starkes Eis, dass wir nicht weiter vorwärts kommen konnten und versuchten nun, aus dem Eise herauszukommen, doch gelang uns das nicht,« und ferner: »war der Capitän gezwungen, folgenden Contract zu schliessen: ,Unter Nargen-Insel, den 19. Februar 1899. Ich, Capitän vom Dampfer »Hamburg«, sehe mich genöthigt, die mir von den Mergen'schen Lootsen angebotene Hülfe zur Einführung des Schiffes nach Reval anzunehmen, da ich schon 24 Stunden gegen Eis erfolglos gekämpft habe.«) Weil der Revaler Eisbrecher nicht zur Stelle war, so sah sich der Capitän der »Hamburg« veranlasst, die Nargen'schen Lootsen anzunehmen. Mit der Möglichkeit, solche Auseisungskosten durch Annahme von Lootsen aufwenden zu müssen, hatte die Rhederei des Dampfers »Hamburg« zu rechnen, wenn sie im Februar ihren Dampfer zur Ausführung einer Reise von Hamburg nach Reval stellte. Die Gesetzgebung hat derartige, wenn auch ungewöhnliche Unkosten der Schifffahrt dem Verfrachter allein zur Last legen wollen, wesentlich aus dem Grunde, weil bei Abmessung der Fracht auf solche Unkosten Rücksicht genommen zu werden pflegt und weil es bedenklich ist, dem Schiffer zu gestatten, einseitig zugleich für Rechnung der Ladungsinteressenten solche ungewöhnliche Unkosten aufzuwenden. Das A. G. hat daher mit Recht ausgesprochen, dass ein Fall der grossen Havarie nicht vorliege und dass deshalb der Dispaheur nicht verpflichtet sei, eine grosse Havarie-Dispahe aufzunehmen.

*) Auszug aus der „Hanseatischen Gerichtszertung“.

Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg.

Dem vom Vorstande herausgegebenen Bericht entnehmen wir:

Wie kaum in einem anderen Jahre blickt der Verein am Ende dieser Sitzungsperiode auf eine an Arbeit reiche Session zurück. Im Vordergrund der Berathungen standen die Seemannsordnung und die Schulschiffsfrage. Beiden Gegenständen wurde schon deshalb eine weitgehende Aufmerksamkeit zugewandt, weil es langwieriger Besprechungen bedurfte, ehe die Ansichten der Mitglieder in Form einer Resolution, als Gesamtausdruck des Vereins gelten konnten. Der Verein darf mit Genugthuung betonen, dass die meisten seiner Beschlüsse zu den beregten Gegenständen später die Sanction des Deutschen Nautischen Vereins auf dem am 25. und 26. Februar abgehaltenen Vereinstage erhalten haben. Diese Uebereinstimmung mit der ganzen deutschen nautischen Bevölkerung in Fragen von so hervorragender Bedeutung, wie sie der Seemannsordnung und der Schulschiffsfrage zweifellos beigemessen werden muss, beweist einerseits, dass sich der Verein auf richtiger Bahn befindet, andererseits aber auch, dass seinen Beschlüssen im schiffahrttreibenden Deutschland eine grosse Bedeutung beigemessen wird.

Die Versammlungen nahmen nach Schluss des Sommer-Semesters, am ersten Montage im October ihren Anfang und fanden dann wöchentlich, mit einer kurzen Unterbrechung während des Weihnachtsfestes, bis Mitte April statt. Der Verein zählte am 1. Januar 1900: 289 Mitglieder gegen 234 im Vorjahre. Verstorben sind 10, ausgetreten 4, neu aufgenommen 69 Mitglieder.

Dem Verein sind im Jahre 1899 drei Schriftführer durch den Tod entrissen worden. Ausser dieser Trauerkunde, die noch durch die Mittheilung erhöht wird, dass im Laufe des Berichtsjahres weitere hervorragende Mitglieder des Vereins gestorben sind — wir nennen die Namen Dr. Gossler, Director Rümcker — kann der Vorstand auch auf zwei recht erfreuliche Ereignisse hinweisen. Die 150jährige Jubiläumsfeier der Hamburger Navigationsschule und das 50jährige Dienstjubiläum als Navigationslehrer, des allverehrten und um den Verein hochverdienten Mitgliedes, Herrn H. J. Rubbert. Der Verein hat sich an beiden Festlichkeiten in entsprechender Weise betheiligt.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 22 ordentliche Sitzungen abgehalten, ferner am 4. December eine General-Versammlung, in der eine Neu- bzw. Wiederwahl der Vorstandsmitglieder stattfand.

Der Verein beschäftigte sich vom 2. October bis 2. April mit folgenden Gegenständen: 1) Statuten-Änderung; 2) Lichterführung der Fischerfahrzeuge; (hierzu ist erwähnt):

»In einer der letzten Sitzungen des Wintersemesters 1898 hatte das Mitglied Herr Capt. Leithäuser, dem Verein einen Vortrag über die Lichterführung der Fischerfahrzeuge gehalten, der darin gipfelte, dass eine internationale Vereinheitlichung der Fischerlichterführung im Interesse des practischen Seemannes sowie einer sicheren Navigation überhaupt sehr erwünscht sei. Mit diesem Vortrag, sowie mit einem in der Nautischen Zeitschrift »Hansa« veröffentlichten, gleichlautenden Artikel beschäftigte sich der Verein insofern, als er einstimmig zu dem Beschluss gelangte, die Behandlung dieser schwierigen Materie einer Commission, der das Recht der Cooptation zusteht, zu überweisen. Zu Commissionsmitgliedern wurden gewählt die Herren: Matthiesen, Dr. Bolte, Schoof, Polis, Opitz, Schlefke und Schroedter. Die Sitzungen fanden in Gemeinschaft mit einer zu gleichen Zweck gewählten Commission des am Orte domicilirten Verein Deutscher Seeschiffer statt. Nach näherer Beschäftigung mit dem Gegenstand kam man überein, eine textliche sowie graphische

Darstellung der Fischerlichter anfertigen zu lassen. Probe-exemplare wurden auf dem Vereinstage an alle dort anwesenden Delegirten vertheilt. Die Commission hielt, gestützt auf dieses Material, verschiedene Sitzungen ab und machte von dem Rechte der Cooptation ausgiebigen Gebrauch. Mehrere erfahrene practische Fischer, sowie die Herren Oberfischmeister Decker und Fischmeister Eggers nahmen an den Sitzungen theil und veranlassten durch ihre Rathschläge und mitgetheilten Erfahrungen, dass die Verhandlungen recht lebhaft und anregend wurden. Der Verein vertritt die Anschauung, dass dieses wichtige Thema einen Gegenstand der Tagesordnung des nächstjährigen Vereinstages bilden müsse.

3) Heimschaffungs-Gesetz; 4) Schulschiffsfrage; 5) Schiffsjungenzwang; 6) Fahrzeit vor dem Steuermanns-Examen; 7) Internationale Dampferrouen; 8) Ein Leuchtfeuer am Magdalenenfluss; 9) Rudercommando; 10) Deutsche Seekarten; 11) Seemannsordnung; 12) Seemanns-Missionshaus in Hamburg; 13) Art. 16 des Seestrassenrechts; 14) Signal ankernder Schiffe im Nebel. Vorträge wurden gehalten über 1) Kohn'sche Tafeln zur Prüfung des Farbensinnes und der Sehschärfe, von den Mitgliedern Herrn Knipping und Dr. med. Müller, 2) über Crawford's automatische wasserdichte Schottthür von Herrn Ingenieur Schlick jun. Vorführungen fanden statt über einen beweglichen Ruderkettenblock, durch den Erforder Herrn May und über den Kühler'schen Maschinen-Controllir-Apparat durch Herrn Ingenieur Koch.

Das Vereinsvermögen betrug am 31. December 1899 Mk 2563.91.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 28. Juni ist auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, ein für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie neu erbauter Doppelschrauben-Dampfer, der in der Taufe den Namen »Prinzessin Victoria Louise« erhielt, zu Wasser gelassen worden. Den Taufact vollzog die Gemahlin des Generalfeldmarschalls Grafen Waldersee, welcher ebenfalls dem Stapellauf beiwohnte. Dieser neue Dampfer, der als Last-yacht für Vergnügungsreisen Verwendung finden soll, ist 446 Fuss engl. lang, 47 Fuss breit und 30 Fuss engl. tief und für die höchste Schiffscasse gebaut. Acht bis zum Oberdeck geführte Querschotten theilen die Yacht in 9 wasserdichte Abtheilungen. Die Wasserverdrängung beträgt 5800 Tons. Die Maschinenstärke zusammen 3600 indic. Pferdekkräfte. In dem Bestreben, dem Publikum für die seit einer Reihe von Jahren veranstalteten Besuchsreisen freier Länder das Vollendetste zu bieten, stellt die Hamburg-Amerika Linie diese neue Last-yacht in Dienst, welche den Anforderungen dieser neuen Form des Reisens in bisher nicht gekanntem Grade entspricht. Ausser den üblichen Gesellschaftsräumen, dem 200 Sitze fassenden Speisesaal, dem eleganten Conversationssalon und dem geräumigen Rauchsalon, steht auf dieser Yacht den Passagieren auch noch eine Halle für schwedische Heilgymnastik mit Maschinen nach dem System Zander, ein schönes Lesezimmer mit reichhaltiger Bibliothek, sowie eine Dunkelkammer für Amateur-Photographie zur Verfügung. Besondere Sorgfalt ist auch auf die vornehm und behaglich eingerichteten Wohnräume der Passagiere verwendet.

Stapellauf. Am 3. Juli wurde von der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven das Linienschiff C. vom Stapel gelassen. Den Taufact vollzog im Namen des Kaisers Prinz Rupprecht von Bayern. Das Schiff erhielt den Namen »Wittelsbach«.

Probefahrt. Der für die Dampfschiffsbereidei von 1880, Rostock, auf der Neptunwerft, Rostock, erbaute, am 23. Mai vom Stapel gelaufene Stahlfrachtdampfer »Siegfried«, Capt. Selk, machte am 28. Juni seine Probefahrt, bei der 10 $\frac{1}{2}$ Knoten p. h. zur Zufriedenheit der Abnehmer erzielt wurden.

Probefahrt. Der für die Deutsch-Ost-Afrika Linie bei Blohm & Voss erbaute Reichspostdampfer »Kronprinz« erzielte auf der Ende v. M. gemachten Probefahrt ein glänzendes Resultat. Zum Führer des Schiffes ist Herr Capt. v. Issendorf ernannt worden.

Das neue **Schwimmdock für Dar-es-Salaam**, das im Auftrage der Reichsregierung auf den Howaldts-Werken in Kiel erbaut worden ist, ist in den Hamburger Dampfer »India« verladen und abgesandt worden. Die Aufstellung des neuen Docks ist dem Ingenieur Roth übertragen worden. Der genannte schiffte sich am 5. Juli in Neapel mit dem Reichspostdampfer »Reichstag« mit noch vier Monteuren nach Dar-es-Salaam ein. Die bei der Aufstellung nothwendigen Arbeiter, etwa 300 Mann, werden sich aus Eingeborenen rekrutiren. In dem neuen Dock können Schiffe bis zu 1800 Tons gedockt werden.

Vermischtes.

Deutscher Truppentransport nach China. Die beiden grossen Dampfer des Norddeutschen Lloyd »Wittekind« und »Frankfurt« traten am 3. Juli von Wilhelmshaven aus ihre Reise nach China an. An Bord befinden sich das erste und zweite Seebataillon mit Stab und dem Befehlshaber der deutschen Landtruppen in China.

Die deutsche Südpolar-Expedition. In letzter Nummer war im Artikel »Die deutsche Südpolar-Expedition« erwähnt worden, dass ein Führer des Polarschiffes noch nicht aussersehen sei. Das war ein Irrthum. Als Schiffsführer wird der in den Diensten der Hamburg-Amerika Linie stehende Capitän Ruser fungiren, welcher in Tromsø eingetroffen ist, um Erfahrungen für die Südpolarfahrt zu sammeln und zu diesem Zweck eine Reconoscirungsfahrt ins nördliche Eismeer zu unternehmen. Der deutsche Consul in Tromsø ist angewiesen worden, Ruser allen nöthigen Beistand zu leisten. An verfügbaren und geeigneten Eismeerfahrzeugen befinden sich augenblicklich nur »Victoria« und »Laura« in Tromsø, die also möglicher Weise in Betracht kommen. Letzteres Schiff gehört Gäver, dem Besitzer einer Walfischstation, während die »Victoria« Eigenthum des englischen Sportsmannes Pike ist, der auch auf der dänischen Insel, an der Nordwestecke Spitzbergens, ein Holzhaus besitzt, in dem er vor einigen Jahren überwinterte und das auch der Andrée'schen Expedition zur Verfügung gestellt worden war.

Nach dem Thätigkeitsbericht des Fischereikreuzers »Pfeil« über die Kreuzzouren im Mai herrscht an der Elbe grosse Klage über die **Concurrenz der dänischen Fischer**. Die von diesen an den Markt gebrachten Fische erzielen bedeutend bessere Preise als die der deutschen Fischer, weil sie grösser und frischer sind. Die deutschen Seefischer benutzen ein engmaschiges Geräth, die Kurre, mit der sie alle zwei Stunden den Fang einholen. In Folge der engeren Maschen werden wie auch mit dem Schleppnetz sehr viele noch zu kleine Fische gefangen, die nur niedrige Preise erzielen und sich ausserdem

beim Schleppen drücken und beschädigen, wodurch sie beim Verkauf den Werth nicht haben können wie die viel frischeren und kräftigeren dänischen Fische. Die Dänen benutzen ein weitmaschiges Netz, die Wade, das mit einem Boot im Halbkreise ausgefahren und gleich darauf eingeholt wird. In Folge der grösseren Maschen gelingt es den jungen Fischen, aus den Netzen zu entkommen, was auch dem Fischbestande zu gute kommt, und durch das baldige Aufholen der Netze bleiben die Fische lebensfrischer, sodass man sie auf dem Markt den anderen vorzieht. Die Wade ist nur dort verwendbar, wo der Strom von geringer Bedeutung ist. Da unsere Elbfischer aber auch an der dänischen Westküste fischen, wo diese Bedingung zutrifft, so würden sie mit Vortheil zum Fang mit der Wade übergeben können. Auch noch in einem anderen Punkte sind die Dänen unseren Fischern voraus. Die dänischen Fahrzeuge werden jetzt vielfach mit einer Hülfschraube versehen, die durch denselben Petroleummotor getrieben wird, der das Einholen der Wade besorgt. Diese Einrichtung würde für unsere Segelfischer eine sehr hoch anzuschlagende Verbesserung bedeuten, denn sie würden dadurch in den Stand gesetzt werden, auch bei Windstille zu fischen, was jetzt nicht möglich ist. Ihr Verdienst würde also eine Aufbesserung erfahren; auch könnten sie den Fang schneller auf den Markt bringen.

Kleine Mittheilungen.

Der Grossherzog von Oldenburg hat dem Präsidenten des Norddeutschen Lloyd, Geo. Plate, dem Vicepräsidenten desselben, Fr. Achelis, und dem Generaldirector desselben, Dr. H. Wiegand, das Ehren-Comthurkreuz; dem Director des Norddeutschen Lloyd, Chr. Leist, das Ehren-Ritterkreuz I. Cl.; dem Capitän des Norddeutschen Lloyd, L. Störmer, und dem ersten Officier desselben, Chr. Polack, das Ritterkreuz II. Classe verliehen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 28. Juni abgehaltenen Versammlung wurde ein Herr als Mitglied in den Verein aufgenommen. Der Vorsitzende wies sodann auf das verflossene Halbjahr hin, welches dem Vereine reichlich Gelegenheit gegeben habe, sich an öffentlichen Fragen, welche zur Berathung gestanden hätten, in besonders reger Weise zu betheiligen. Es seien im verflossenen Halbjahre über 100 Mitglieder in den Vereine aufgenommen, jedoch seien auch eine Anzahl von Herren ausgetreten, namentlich sei aber die Zahl der durch Tod dem Vereine entrissenen, eine besonders grosse; eine Reihe von Herren die früher aus dem Vereinsverbande ausgetreten wären, hätten sich im verflossenen Halbjahre wieder aufnehmen lassen. Von einem Mitgliede wurde sodann mitgetheilt, dass der Capitän eines hier im Hafen liegenden Schiffes Bedenken dagegen ausgesprochen habe, dieses Schiff tiefer als bis zu einem gewissen Punkte zu laden, worauf ein Angestellter des Verladens ihm die Nothwendigkeit, die für das Schiff bestimmte Ladung mitzunehmen, mit den Worten deutlich gemacht habe: »Wir packen ihn voll bis zum Versaufen«, worauf das Schiff um annähernd einen halben Fuss tiefer, als wie bislang je geschehen, geladen wurde. Hingewiesen wurde dann auf den Jahresbericht der Shipmasters Society, London und hierauf die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Die deutsche Südpolar-Expedition von Kretschmer, Marine-Oberbaurath. Mit einer Abbildung im Text und sieben Tafeln in Steindruck. — Preis M 1.—. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12.

Ueber den Plan und die Vorbereitungen zu der deutschen Südpolar-Expedition, deren Entsendung seit dem Jahre 1895 in Deutschland eifrig betrieben und die dank des hochsinnigen Interesses, das der Kaiser diesem für die Wissenschaft hochbedeutungsvollen Unternehmen zugewendet, endgültig gesichert ist, haben wir bereits aus einer vom Verfasser in der Marine-Rundschau veröffentlichten Skizze Auszüge gebracht. Das vorliegende Buch stellt einen Sonderabdruck aus der Marine-Rundschau dar. Die nationale Bedeutung der Expedition ist besonders hervorzuheben. Die Erforschung des unbekannten Südpolar-Gebietes und die Feststellung dort vorhandener Länder ist die letzte grosse nautische Aufgabe, welche der geographischen Erdforschung noch vorblieben ist. Eine Lösung dieser friedlichen Aufgabe wird Deutschlands Ansehen zur See in demselben Maasse heben, wie das Zeitalter der grossen Entdeckungen das Ansehen der daran beteiligten Nationen gehoben hat. Bei einer solchen Aufgabe, zugleich der Mitarbeit an der Lösung eines grossen nautischen Problems im Gebiete der wissenschaftlichen und praktischen Navigation, darf Deutschland gerade jetzt nicht fehlen; da es im Begriff ist, seine Seegeltung in früher nie geahntem Umfange zu gestalten, und die Nothwendigkeit der Südpolarforschung bei allen Culturvölkern anerkannt ist. Die Schrift wird allen, die sich über die Vorbereitungen, Plan und Ziele der Expedition im Einzelnen unterrichten wollen, beste und erschöpfende Auskunft gewähren.

Das Flottengesetz. Ein Rückblick. Von einem Vaterlandsfreunde. Verlag von Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin 1900.

S. Von einem Vaterlandsfreunde ist das Büchlein geschrieben. Ja, und hinzugefügt mag werden von einem geistreichen Patrioten, der sein umfangreiches Wissen mit besonderer anerkennenswerther Geschicklichkeit für die Stichhaltigkeit seiner Ideen zu verwenden weiss. Obgleich der Verfasser anscheinend absichtlich mit der Herausgabe der Broschüre gewartet hat, bis das Flottengesetz vom Reichstage angenommen war — und diese seine Handlungsweise auch in der Einleitung begründet — so scheint uns hier ein taktischer Fehler begangen zu sein. Denn seitdem hat ein Flottenfreund in so knapper, kurzer Darstellung, nicht allein die Nothwendigkeit einer starken Flotte für Deutschland nachgewiesen, sondern auch die Argumente der Flottengegner treffender und vernichtender auf ihre Haltlosigkeit zurückgeführt, ja, in vielen Fällen zur Bekräftigung der eigenen Ansicht benutzt, als der ungenannte Vaterlandsfreund. Aus diesem Grunde hätte die bemerkenswerthe Schrift vor Annahme des Flottengesetzes veröffentlicht und möglichst zahlreich an Reichstagsabgeordnete vorthellt werden sollen. Da gegen die Nothwendigkeit des Flottengesetzes wirtschaftliche und politische Einwände, militärische Gegenstände, staatsrechtliche und finanzielle Bedenken geltend gemacht wurden, werden nach den vier Gruppen gesondert die Gründe der Flottengegner noch einmal erörtert und geprüft. Bei Besprechung der Bemannungsfrage, die England, wollte es mit Deutschland in der Flottenvergrößerung gleichen Schritt

halten (also für jedes deutsche Schiff drei bis vier englische bauen) unabsehbare Schwierigkeiten bieten würde, wendet sich der Verfasser den deutschen Verhältnissen mit folgenden Worten zu:

»Zur Beschaffung der Matrosen und des Maschinenpersonals reicht zwar die seemännische Bevölkerung allein nicht aus, dafür bietet aber die binnenländische Bevölkerung ein unerschöpfliches Reservoir. Mit ihrer stärkeren Heranziehung zum Seedienst ist ausserdem der Vortheil einer Verstärkung des für die Handelsmarine verfügbaren Personals verbunden, da viele bisherige »Landratten« nach Ableistung ihrer Militärpflicht dem Seemannsberufe treu bleiben. Es heisst also, um das noch nebenbei zu bemerken, die Dinge wieder einmal auf den Kopf stellen, wenn in dem »kritischen ABC-Buch« (verfasst von Eugen Richter) unter »Personalbestand der Flotte« behauptet wird, dass die Handelsmarine infolge der Entziehung von Mannschaften durch die Kriegsflotte geschädigt werde.«

Hiergegen möchten wir einwenden, dass dieser Personalszufluss erst dann auf die Handelsmarine einen Einfluss im geschilderten Sinne auszuüben vermag, wenn nach vollendetem Flottenausbau der Personalbedarf der Kriegsmarine den Höhepunkt erreicht hat und ein Theil der ausgeschiedenen Mannschaften Beschäftigung in der Handelsmarine sucht. Wir von der Handelsmarine sehen diesem Zeitpunkt nicht mit besonderer Sehnsucht entgegen, denn ein grosses Kräfteangebot auf dem Arbeitsmarkt hat in den meisten Fällen einen Niedergang der Heuern im Gefolge. Die Schrift wird mit den Worten geschlossen: »Das deutsche Volk muss mit voller Ueberzeugung wie Ein Mann hinter der deutschen Flotte stehen — nicht bloss in einem dunklen Drange, sondern in klarer und fester Erkenntniss ihrer Nothwendigkeit.« Das ist auch unser Wunsch, jedoch glauben wir solange nicht an seine Erfüllung als die Beschlüsse nicht weniger unserer Reichstagsabgeordneten nicht in erster Linie von nationaler sondern von Parteipolitik abhängig sind.

Briefe deutscher Capitäne.

Einem aus Bremen uns zugegangenen Schreiben entnehmen wir:

»In No. 26 der »Hansa«, Seite 309, ist in dem Aufsatz über das Auftreten von Scorbut und Beriberi an Bord der Elsflether Bark »Dorothea« zweimal von einem ähnlichen Fall gesprochen, der vor drei Jahren passirt sein solle. Das Seeamt zu Bremerhaven soll in jener Verhandlung mit Hilfe des deutschen Consuls in Punta Arenas ermittelt haben, dass dort in eisernen Tanks an Bord gebrachtes Wasser durch menschliche Fäkalien verunreinigt gewesen war. Es würde jedenfalls weiteste Kreise interessieren, wenn Sie in der »Hansa« über jenen Scorbutfall einiges mittheilen könnten. Ebenso wie ich dem Herrn Reichscommissar Chüden für seine Anregung sehr dankbar bin, so möchten solche Sprüche deutscher Seeämter nebst Begründung weite Verbreitung finden, die ein hervorragendes Interesse beanspruchen«, freue ich mich, dass Sie in der Lage sein werden, die Leser der »Hansa«, die praktischen Seelente, von diesen wichtigen Mittheilungen in Kenntniss zu setzen.« —

(Unsere Kenntniss über den angezogenen Fall reicht nicht weit. Wir wissen nur, dass der Capitän, der Koch und ein Matrose der Bremer Bark »Hedwig« durch Scorbut im August 1896 hingerafft sind. Wir werden uns bemühen, in den Besitz der betreffenden Seeamtsverhandlung zu gelangen und dann weiter darüber berichten. (D. R.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 28.

Hamburg, den 14. Juli.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren. (Fortsetzung.) — Kritische Prüfung der beobachteten Gestirns Höhen auf offener See, bezüglich ihrer Richtigkeit, ihrer Brauchbarkeit oder Untauglichkeit zur Ableitung eines Schiffsortes. — Der Pierbrand in Hoboken und das Reichsversicherungsamt. — Schiffbau. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Bekanntmachung.

Auf dem Ausguck.

Zu der **23. Chronometer-Prüfung** waren von acht deutschen Uhrmachern 41 Chronometer der Deutschen Seewarte eingeliefert. Als Chronometer rein deutschen Ursprunges (mit Ausnahme von Zugfeder und Kette) waren sieben Chronometer von A. Kittel in Altona und ein Chronometer von F. Lidecke in Geestemünde bezeichnet worden. Die wie alljährlich von der Seewarte eingesetzte technische Commission gab nach sorgfältiger Durchsicht der Instrumente die Ueberzeugung zu Protocoll, dass kein Grund vorhanden sei, den deutschen Ursprung der einzelnen Theile der Chronometer (mit Ausnahme von Zugfeder und Kette) in Zweifel zu ziehen. Wie in allen früheren Prüfungen wurden die Chronometer an jedem zehnten Tage auf chronographischem Wege verglichen; in diesem Jahre durch den Vorstand der Abtheilung IV der Seewarte, Herrn Dr. Stechert. Zur Herstellung einer unabhängigen Controle wurde ausserdem an jedem Decadentage durch Herrn Dr. J. B. Messerschmidt eine zweite Vergleichung ausgeführt.

Unmittelbar nach Schluss der Prüfung wurden die Chronometer wie in den früheren Jahren durch die an der Prüfung beteiligten Chronometermacher A. Kittel in Altona, A. Meier in Firma Th. Knoblich in Hamburg und E. Sackmann in Altona, im Beisein des Herrn Directors der Seewarte und eines Beamten der Abtheilung IV, einer Untersuchung auf ihren gegenwärtigen Zustand unterzogen. Die Herren Fabrikanten sprachen ihre Ansicht dahin aus, dass

bei sämmtlichen Chronometern weder an der Unruhe noch an den Spiralen Rostspuren zu bemerken seien; nur bei einigen Uhren zeigte sich eine geringfügige Trübung in der Färbung des Oels.

Die für Chronometer deutschen Ursprungs ausgesetzten Prämien können in diesem Jahre nicht zur Vertheilung gelangen, weil keines dieser Instrumente die Bedingungen der ersten Classe vollständig erfüllt hat. Von den 41 Chronometern, welche, wie oben erwähnt, der Prüfung unterstanden, erfüllten 9 (im Vorjahre 16) die Bedingungen der I. Classe, 22 (im Vorjahre 18) der Classe II, 8 (im Vorjahre 5) der Classe III und 2 (im Vorjahre 3) der Classe IV. Zu den 9 Erstclassigen gehören drei Instrumente von Brücking, Hamburg, 2 von Diedrich, Geestemünde, 2 von Knoblich, Hamburg, 1 von Lidecke, Geestemünde, 1 von Schlesicky, Frankfurt a. M. Aus der zweiten Classe erwähnen wir die Instrumente 142 und 143 rein deutschen Ursprunges von F. Lidecke in Geestemünde. Herr Dr. Stechert schliesst seinen Bericht mit den Worten: Die charakteristische Zahl $A + 2B + C$, nämlich der tägliche Gang, ist bei 22 Instrumenten (von 41) unterhalb des für die erste Classe zulässigen Maximalwerthes, und von den übrigen Chronometern hat nur ein einziges den Maximalwerth der zweiten Classe (und zwar auch nur um ein Geringes) überschritten; in 18 Fällen hat aber wegen einer zu bedeutenden Acceleration die Versetzung in geringere Classen vorgenommen werden müssen. — Es wäre deshalb im Interesse sowohl der Kaiserlichen Marine

als auch der concurrirenden Fabrikanten wünschenswerth, wenn seitens der letzteren ein grösserer Vorrath an Chronometern beschafft würde.

Als Richter Barnes, der rühmlichst bekannte englische Jurist, im Bergungsfalle des schwedischen Dampfers »Lisa«, Ende März d. J., bei der Begründung seines Urtheils den **Mangel an einheimischen Bergungsfahrzeugen** scharf rügte, bemächtigte sich die Tages- und Fachpresse dieses Ausspruchs, indem sie an das Nationalgefühl ihrer Landsleute mit den Worten appellirte: »Es sei für England, als erste Seemacht, eine Schande ohne eigne Bergungsfahrzeuge zu sein.« Obgleich die im Dienste englischer See-Assecuranzgesellschaften stehende Presse früher schon häufig nach dieser Melodie gegen den Mangel an Bergungsfahrzeugen gewettert hatte, waren ihre Bemühungen immer erfolglos geblieben, weil sich die Leser, als praktische Geschäftsleute, nicht viel Gewinn von Bergungsunternehmungen versprochen. Nun, nachdem Barnes, der allgemein geachtete Mann, durch seine Worte gewissermaassen die bis dahin fruchtlosen Bestrebungen der Presse unterstützt hat, sieht diese ihre Thätigkeit durch die Gründung einer englischen Bergungsgesellschaft gekrönt. Mit einem Capital von vier Millionen Mark, zum Bau für acht Bergungsdampfer, ist unter dem Namen „**British salvage Company**“ ein Unternehmen ins Leben gerufen, das, nach Ansicht der ihm nahestehenden Presse, die Flaggen ausländischer Berger von den britischen Küsten fern halten wird. Der Engländer, trotzdem ihn die Geschichte noch vor nicht langer Zeit lehrte, dass auch die Macht des Capitals ihre Grenzen hat, glaubt mit fertiggestelltem Bau der Bergungsdampfer den seit Jahren beklagten Mangel an wirkungsvollen Bergungsfahrzeugen beseitigt. Es ist ihm unbekannt, dass es nicht allein darauf ankommt über Bergungsmaterial, sondern ebenso nöthig über geschultes Personal zu verfügen, will eine nach dem »no cure no pay«-System arbeitende Bergungsgesellschaft gewinnbringende Geschäfte machen. Zur Heranbildung eines Personals, das sich an Geschicklichkeit und Erfahrung mit den Bemannungen der drei bestehenden Bergungsgesellschaften, der deutschen, dänischen und schwedischen messen will, gehören lange Jahre. Ganz besondere Schwierigkeiten wird es der »British salvage Company« bereiten, die geeigneten Persönlichkeiten zum Führen ihrer Schiffe zu finden. Vom Capitän eines Bergungsdampfers wird vielmehr verlangt, als sich die meisten Leute träumen lassen. Nicht nur muss er stets dasein, wo etwas passirt, sondern seine Rhederei fordert auch von ihm, dass er nach Besichtigung eines rettungsbedürftigen Fahrzeuges zu beurtheilen vermag, ob eine Bergung überhaupt Aussicht auf Erfolg hat. Lautet sein Urtheil bejahend, dann

kommt die schwierigste Arbeit, nämlich die Aufmachung eines ungefähren Kostenanschlages der ev. zu übernehmenden Bergungsarbeiten; mit anderen Worten, die Aufstellung eines Contractes, der so gefasst sein muss, dass die Bergungsrhederei keinen Schaden nach gelungenem Bergungswerk erleidet. Um solche Functionen ausüben zu können, sind jahrelange Erfahrungen und kaufmännische Schulung nothwendig. Beide fehlen den Engländern, denn die Führer der Londoner und Liverpoolsen Bergungsfahrzeuge sind nicht in der Lage diesen Anforderungen zu genügen, weil jene Gesellschaften, als staatlich privilegirte und subventionirte, jedes in der Themse oder Mersey gesunkene Schiff heben müssen, einerlei wie hoch die Bergungskosten werden. Und dann ist es etwas ganz Anderes, ob ein Fahrzeug an einer gegen Seegang ungeschützten Stelle geborgen werden soll, oder in einem Fluss, wo Ebbe und Fluth die Bergungsarbeiten zu begünstigen vermögen. Also, wir wollen erstmal abwarten. Vorläufig wird die »British Salvage Company« weder dem Deutschen Nordischen Bergungs-Verein noch der dänischen oder schwedischen Bergungsgesellschaft Sorge bereiten.

Da infolge trauriger, erschütternder Ereignisse die Namen von **Taku** und **Tientsin** in aller Munde stehen, werden einige Mittheilungen über die Schifffahrt zwischen beiden Städten (besonders während der Winterzeit) nicht ohne Interesse sein. Die nachfolgenden Angaben stützen sich auf das Urtheil des langjährigen Hafenmeisters von Tientsin, sowie auf ein Schreiben des Secretairs der »Taku Tug & Lighter Comp.« Der ganze, jedenfalls aber der grösste Theil des Wasserverkehrs zwischen Tongku und Tientsin wird durch Fahrzeuge obengenannter Gesellschaft bewerkstelligt. Durchschnittlich hüt die Fahrt in den Wintermonaten auf der Strecke Tongku—Tientsin schon Anfang December wegen starker dort gebildeter Eisdecke auf, während zwischen Taku und Tongku nicht mehr rathsam ist, nach dem 10. bis 15. December mit Fahrzeugen zu verkehren. Diese Regel hat sich im Laufe der letzten 25 Jahre bestätigt. Noch im letzten Jahre hatten, trotz der langjährigen Erfahrung, mehrere Fahrzeuge der Taku Schlepper-Gesellschaft Ladung nach Tongku in Leichtern getaut. Nach der Entlöschung, die 48 Stunden dauerte, war wegen starker Eisbildung (18 Zoll) ein Verlassen des Hafens zur Unmöglichkeit geworden; die Schiffe mussten bis zum Frühjahr ohne Beschäftigung stillliegen. Ausserdem muss erwähnt werden, dass für solche Fahrzeuge, deren Führer nicht absolut mit der Küstenfiguration und dem Fahrwasser vertraut sind, die Fahrt schon am 1. December aufgehört hat, weil dann alle Seezeichen, Feuerschiff und Bojen eingezogen werden. Das Feuerschiff, welches die

Einfahrt vom Peiho markirt, ist im Laufe der letzten Jahre pünktlich am 1. December eingezogen und zwischen dem 1. bis 10. März wieder ausgelegt worden.

Auf der jährlichen am 27. Juni abgehaltenen Generalversammlung der „**Scottish Shipmaster's Society**“ sind vom Vorsitzenden des Vereins mehrere Sachen zur Sprache gebracht, die auch deutschen Seeleuten sehr interessant sein werden, zumal sich ähnliche Schlüsse, wie sie dort gezogen wurden, ohne Umständlichkeit auch auf deutsche Verhältnisse übertragen lassen. Nach einigen Mittheilungen über das Thema »Schutz der Mitglieder«, womit der vom Verein den Mitgliedern gewährte Schutz bei etwa ungerechten Patententziehungen zu verstehen ist, theilt der Vorsitzende mit, dass durch Verminderung 216 britischer Schiffe im letzten Jahre ebenso viele Capitäne, erste und zweite Steuerleute brotlos geworden seien. Diese Zahlen wachsen ins Unglaubliche, wenn man untersucht, um wie viele Schiffe die britische Handelsmarine seit 1877, dem Gründungsjahr des Vereins, verringert worden ist. Bei einer Zunahme von 3881 (129 %) Dampfern, verminderte sich die Segelschiffsflotte um 8993 Fahrzeuge, d. h. es hat seit 1877 eine Abnahme von 5112 Schiffen stattgefunden. Während also die Schiffsführer- und Steuermannsstellungen um 5112 abnahmen, wuchsen die Stellungen der Maschinisten aller Grade um 3881. — Wie sieht es nun in dieser Beziehung in Deutschland aus? wäre; wohl die nächste Frage. Nach den Mittheilungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes bestand die deutsche Kauffahrteiflotte, mit Ausschluss der Schiffe der grossen Seefischerei, der Fischhändler-, der Lootsen-, Schlepp- und Bergungsfahrzeuge, am 1. Januar 1875 (für 1877 fehlen die darauf bezüglichen Angaben) aus 4562 Schiffen, am 1. Januar 1899 aus 3151 Schiffen. Mithin hat eine Verminderung um 1411 Schiffe und um ebenso viele Schiffsführer- und vielleicht doppelt so viele Steuermannsstellen in der deutschen Handelsmarine stattgefunden. In derselben Periode wuchs die deutsche Dampferflotte von 279 auf 973 Fahrzeuge. Demgemäss wurden für 694 Dampfer (840 943 Netto R.-T.) Maschinistenstellen vacant. Wenn auch der jeweilige Frachtenstand — von dem Angebot und Nachfrage der Schiffsofficiere nicht unabhängig ist — einen Einfluss auf die Heuerverhältnisse zweifellos hat, so ist andererseits auch nicht wegzuleugnen, dass das durch Reduction der Segler und Anwachsen der Dampfer naturgemäss hervorgetretene Ueberangebot an Steuerleuten im Gegensatz zur wachsenden Nachfrage nach Maschinisten, die seither bestehenden verschiedenen Gagenverhältnisse beider Categorien zur Folge gehabt hat.

Einer aus Hamburg uns zugegangenen Zuschrift entnehmen wir:

». . . . Bei Schilderung der Strandung des **Hamburger Vollschriffes „Wandsbeck“** heisst es an einer Stelle: »Das Schiff strandete kurz darauf (nämlich, nachdem der Schlepper losgeworfen hatte) bei Stag-Rock.« Diese Worte bedürfen der Berichtigung. Das Schiff strandete nicht kurz sondern zwei Stunden nach Loswerfen des Schleppers. Wäre die Strandung kurz darauf erfolgt, dann wäre man berechtigt den Spruch des Seeamtes sehr hart zu nennen. Wie die Dinge aber auf Grund des verwandten Beweismaterials liegen, hatte der Führer zwei Stunden Zeit, Vorsichtsmaassregeln treffen zu können.«

Sind wir auch für die Richtigstellung dankbar, so mag doch erwähnt werden, dass in dem Satz »Das Schiff strandete kurz darauf« das Wort »kurz« schon desshalb nicht zu streng nach seiner eigentlichen sonst richtigen Bedeutung beurtheilt werden darf, als es im Nachsatz heisst: »nachdem ein Versuch zum Halsen wegen der z. Z. herrschenden Strömung misslungen war.« Im Uebrigen werden wir uns im Interesse absolut einwandsfreier Berichterstattung in Zukunft bei wichtigen Hamburger Seeamtsverhandlungen lediglich auf die Wiedergabe des Spruches beschränken und mit weiteren Mittheilungen solange warten, bis die Begründung des Spruches zugänglich gemacht ist.

Eine Verordnung, welche Anfang Juni vom **amerikanischen Schatzamt** mit Bezug auf **Stempelgebühren von Fahrkarten** für transatlantische Passagiere erlassen ist, verdient beachtet zu werden. Es war bis dahin Brauch auch dann nur eine Stempelgebühr zu zahlen, wenn die Fahrkarte für mehrere Personen (Familienbillet) ausgestellt war. Von dieser Vergünstigung soll nun in einer Weise Gebrauch gemacht sein, die die Behörden zum Einschreiten gezwungen hat. Es ist nach Mittheilungen, die der »S. G.« aus New-York zugegangen sind, vorgekommen, dass in einem Falle sogar eine einzelne Fahrkarte für 80 Personen mit einmaliger Stempelgebühr von fünf Dollar ausgestellt ist, während gleichzeitig jeder der 80 Passagiere zum Bezahlen einer Stempelgebühr veranlasst wurde. Derartige Ueberschreitungen haben das Schatzamt bewogen, vom 1. Juni ab, vorläufig nur während der Dauer der Ausstellungszeit, für die Fahrkarte eines jeden Passagiers eine Stempelgebühr von fünf Dollar einzuführen. Bemerkt mag werden, dass die Rhedereien von diesem Erlass nicht betroffen werden, sondern lediglich solche Agenten, die das bisher eingeräumte Privilegium zu ihren Gunsten so grenzenlos ausgenutzt haben.

Der schweren Körperverletzung vor dem Hamburger Landgericht angeklagt war William Stock, der Führer des britischen Dampfers „Conch.“ Laut Mittheilungen der localen Tagespresse ist der Thatbestand nach Darstellung des Seelootsen Lobeck, der die Anzeige erstattete und als Zeuge vernommen wurde, folgender:

„Das Schiff lag auf der Rhede von Cuxhaven vor Anker. Die Mannschaft bestand zum grössten Theil aus Chinesen. Am zweiten Weihnachtsfeiertage verschwand einer dieser Chinesen von Bord. Ueber die Vorgänge vor dem Verschwinden des Chinesen hat der Lootse Lobeck folgende Darstellungen gegeben: Er habe gesehen, dass der Chinese zuerst von dem ersten Steuermann geschlagen worden ist, dass der Chinese sich dann wegen dieser Misshandlung bei dem Capitän beschwerte und sei er dann von dem Capitän in grausamer Weise gemisshandelt worden. Der Chinese sei an beiden Händen durch Handschellen gefesselt und dann an eine Cajütenstange gebunden worden. Hiernach habe der Capitän ihn mit einer knutenähnlichen Peitsche in ganz barbarischer Weise so lange geschlagen, bis er ermüdet gewesen sei. Der geschlagene Chinese habe laut vor Schmerzen geschrien und dem Capitän zugerufen, er möge ihn nicht mehr schlagen, sondern lieber über Bord werfen lassen. Darauf habe der Capitän den Chinesen beschimpft und ihn mit der Peitsche ins Gesicht geschlagen. Schliesslich habe der Capitän den Chinesen an einem andern Theil des Schiffes mit Handschellen an beiden Händen festgebunden und sei zum Abendbrod gegangen. Hinterher ist der Chinese von Bord verschwunden gewesen; über seinen Verbleib, ob er ertrunken oder lebend davongekommen ist, hat nichts ermittelt werden können. Bei Ankunft des Schiffes in Hamburg haben sich die an Bord befindlichen Chinesen in Schutzhaft begeben und später haben sie vor dem Untersuchungsrichter angegeben, dass sie häufig von dem Capitän Stock in schwerer Weise gezüchtigt und misshandelt worden sind. Ueber den Verbleib des verschwundenen Chinesen wussten die Leute nichts anzugeben. Capitän Stock bestreitet, den Chinesen in übermässiger Weise gezüchtigt zu haben. Er habe ihn bestraft, weil er ihn, den Capitän, beschimpft und die Arbeit verweigert habe. Nach den Aussagen anderer Zeugen habe Capitän Stock den Chinesen häufig misshandelt, er sei ein jähzorniger Mann und gerieth oft in Wuth, weil die Chinesen, die des Englischen nicht ganz mächtig waren, die Befehle des Capitäns nicht schnell genug ausführten. Der Staatsanwalt betont, dass über Tod oder Leben des Chinesen nichts festgestellt sei, dass aber jedenfalls in der Handlungsweise des Capitäns eine grosse Roheit liege, und beantragt 6 Monate Gefängniss. Der Vertheidiger, Dr. Franz Oppenheimer, sucht die Aussagen der Zeugen zu entkräften und beantragt unter Annahme mildernder Umstände eine Geldstrafe.“

Diesem Antrage hat das Landgericht am 23. Juni entsprochen und unter Annahme mildernder Umstände den Capitän Stock zu einer Geldstrafe von 1000 Mark ev. zu 100 Tagen Gefängniss verurtheilt. — So wohlthuernd auch ein Unbetheiligter berührt werden mag, wenn ein Gerichtshof für Vergehen, die im Jähzorn oder in unnatürlicher Aufregung begangen sind, mildernde Umstände, entgegen dem Antrage des öffentlichen Anklägers, zuerkennt, so wenig hat das Urtheil des Landgerichtes in diesem Falle Befriedigung hervorgerufen. Ein Mensch, der in thierisch-roher Weise

einen andern peinigt und misshandelt, ohne durch das Auftreten des Gomaassrogelten vorher in besondere Aufwallung gebracht zu sein, hat das Mitgefühl und die Achtung seiner Mitmenschen verloren. War jemals nach dem Empfinden des Volksbewusstseins die vom Staatsanwalt beantragte Strafe gerechtfertigt, so in dieser Sache. Je mehr Jemand bemüht ist, für die Hebung der socialen Stellung der Schiffsofficiere einzutreten, desto zwingender und schonungsloser wird die bedingungslose Verurtheilung eines Berufscollegen sein müssen, dessen Handlungsweise, wollte man sie zu entschuldigen versuchen, den ganzen Stand der Schiffsofficiere in den Augen der unbetheiligten Oeffentlichkeit herabzusetzen vermöchte. Ist die oben geschilderte Misshandlung auch von einem englischen Schiffer begangen und gehört ferner der Misshandelte auch einem Volke an, das gegenwärtig nicht im guten Sinne in aller Munde steht, so schien es doch am Platze, hier öffentlich in geschehener Weise zum Gegenstand Stellung zu nehmen, in der Hoffnung, nicht nur die Ansicht Derer, welche zu dieser Auslassung die Inspiration gaben, zum Ausdruck zu bringen, sondern die unter allen deutschen Schiffsofficiern bestehende Anschauung zu documentiren.

Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren.

Von Dr. O. Fulst.

(Fortsetzung.)

Als Lehrer an der Navigationsschule hatte man zunächst nur Dr. Braubach angestellt, dem man die Verpflichtung auferlegte, »einer Zahl von etwa 14 jungen Leuten in einem dazu schicklichen Locale an 3 Tagen der Woche jedesmal 3 Stunden öffentlichen Unterricht zu erteilen, und zwar auf eine ganz gründliche und theoretische Art.«

Die Schiffergesellschaft, die dem jungen Unternehmen sympathisch gegenüberstand, stellte die nöthigen Räumlichkeiten im Hause Seefahrt unentgeltlich zur Verfügung und unterstützte die Schule ausserdem auch dadurch, dass sie versprach, künftighin die Zöglinge der Bremischen Navigationsschule bei der Besetzung der Steuermannsstellen in erster Linie berücksichtigen zu wollen.

Nachdem sich im Frühjahr 1799 14 Schüler zur Aufnahme in die Schule gemeldet hatten, wurde am 29. April 1799 der Unterricht mit einem Vortrage Braubachs und einer Ansprache Cassels im Beisein der Gründer und einer grossen Zahl von Subscribenten feierlich eröffnet. Aber schon wenige Wochen nach der Eröffnung war man auf eine Erweiterung des Lehrstoffes bedacht.

Es fand sich, dass die allgemeine Bildung der

Schüler, die alle erst eben aus der Schule entlassen waren, eine recht dürftige war, so dass nur sehr wenige darunter waren, die ihre Muttersprache verständlich, geschweige denn, richtig schreiben und lesen konnten. Da aber ein gewandter Gebrauch der Muttersprache, vornehmlich auch im schriftlichen Verkehr, eine werthvolle Eigenschaft des zukünftigen Schiffsführers war, so wurde beschlossen, den Zöglingen noch einen gründlichen Unterricht in der deutschen Sprache zu Theil werden zu lassen. Auch in der französischen Sprache, deren Kenntniss für einen Seefahrer in der damaligen Zeit besonders werthvoll war, sollte künftig unterrichtet werden.

Nach der Beendigung des ersten Cursus im Frühjahr 1800 ging man an eine weitere Ausgestaltung des Unterrichts, der dadurch erst seine definitive Gestalt annahm. Es wurde nämlich beschlossen, auch die Grundzüge der Schiffsmanöver sowie das Wichtigste über den Bau der Schiffe zum Gegenstand des Unterrichts zu machen. Dr. Braubach, welcher diesen Unterricht gleichfalls ertheilen sollte, verfasste ein Lehrbuch, das diesen Gegenstand behandelte unter dem Titel: »Praktisch theoretisches Handbuch zur Erlernung des Manoeuvres und der Construction der Seeschiffe«, 1800. Dieses Buch, das auf Kosten der Schule gedruckt wurde und nach dem der Unterricht ertheilt wurde, erhielten die Schüler, wie überhaupt alle Tafeln und Lehrbücher gratis. Nach Uebnahme dieses Unterrichtszweiges erhielt Dr. Braubach von der Gesellschaft, das für damalige Zeit sehr ansehnliche Gehalt von 500 Thalern.

Da man es auch für wünschenswerth hielt, dass Schiffer und Steuerleute eine gewisse Gewandtheit im Zeichnen hätten, um etwaige Fehler der Seekarten berichtigen und Küstenprofile zeichnen zu können, so wurde auch ein Zeichenunterricht in der Navigationsschule eingeführt, dem wöchentlich drei Stunden eingeräumt wurden.

Nach dieser Vervollständigung des Unterrichtsplanes waren wöchentlich sechs Lehrstunden für den Unterricht in der Nautik und deren Hilfswissenschaften und ebensoviele für den Unterricht in den Schiffsmanövern bestimmt. Sechs Stunden waren dem Unterricht in der deutschen Sprache, vier Stunden dem in der französischen Sprache und drei dem im Zeichnen gewidmet. Daneben erhielten diejenigen, die es nöthig hatten, noch besonderen Unterricht im Schönschreiben. Im Vergleich zu den übrigen Navigationsschulen Deutschlands, in denen meist in holländischer Sprache kümmerlich die Regeln der »Steuermannskunst« gelehrt wurden, war diese Anstalt eine Musterschule in des Wortes schönster Bedeutung, eine Schule, die nicht nur die Aufmerksamkeit des übrigen Deutschland, soweit es Seeinteressen hatte, auf sich zog, sondern auch im Auslande, in Frankreich

bekannt und gerühmt wurde. Es war keine Ueberhebung, wenn das Directorium der Schule im Jahre 1801 in einem Aufrufe an die Bevölkerung Bremens, in dem um weitere Unterstützung gebeten wurde, sagte: »Sollten uns hinreichende Beiträge in den Stand setzen, dieses Vorhaben auszuführen (nämlich die Schule auf ihrer Höhe zu erhalten), so wird man mit Wahrheit sagen können, dass in ganz Europa, England und Frankreich nicht angenommen, es keine Lehranstalt für die Handlungsschiffahrt giebt, welche sich mit derjenigen in unserer Vaterstadt messen darf.

Man hatte sogar nach einigen Jahren die Genugthuung, dass sich die preussische Regierung, nachdem sie sich von der Vortrefflichkeit der Schule überzeugt hatte, nach ihrem Muster Navigationschulen in Königsberg, Danzig und Stettin errichtete.

Ueber die Art und Weise, wie an dieser Schule der Unterricht, im Besondern der nautische Unterricht ertheilt wurde, hat Braubach selber in einer kleinen Schrift: »Einrichtung der Navigationsschule in Bremen nebst der in derselben befolgten Lehrmethode«, ausführlich berichtet. Danach war der Unterricht ein allgemeiner, zum Unterschiede von dem Unterricht in den meisten Navigationsschulen, in die die Schüler jeder Zeit aufgenommen wurden und in denen eigentlich jeder einen besonderen Privatunterricht erhielt, ein Gebrauch der auch späterhin bei den meisten Navigationsschulen allgemein eingeführt gewesen ist. Nach Beginn des Cursus wurde niemand mehr aufgenommen. Begonnen wurde mit dem mathematischen Unterricht, in dem nur diejenigen Gebiete behandelt wurden, die zum Verständniss der Nautik unerlässlich waren.

Die Geometrie wurde so gelehrt, dass dabei die Fühlung mit der Praxis nie verloren ging, es war also mehr eine Uebung der Raumanschauung als eine Uebung im Beweisen. Viel Gewicht wurde auf die ebene Trigonometrie gelegt sowie auf deren Anwendung auf die geographische Steuermannskunst, bei welcher Gelegenheit die Plankarten sowohl wie die runden oder Mercator'schen Karten eingehend behandelt wurden. Nachdem hierauf die sphärische Trigonometrie durchgenommen war, wurde die astronomische Steuermannskunst nach dem damaligen Stande der Wissenschaft bis einschliesslich der Längenbestimmung durch Mondabstände vorgetragen und geübt, wobei auch die Frage nach den vortheilhaftesten Umständen für eine Beobachtung nicht unerörtert blieb. Hand in Hand mit diesem Unterricht ging die Besprechung der nautischen Instrumente, im Besondern des Octanten, sowie die Uebung im Anstellen astronomischer Beobachtungen. Als Tafelwerk benutzte man die Douwe'schen Tafeln.

Mit diesem Unterricht in der Steuermannskunst war aber der nautische Unterricht noch nicht erschöpft. Als Vorbereitung für die Lehre von den Schiffsmanövern wurde in der Mechanik ziemlich eingehend unterrichtet und zwar erstreckte sich der Unterricht auf die Gesetze der gleichförmigen und beschleunigten Bewegung, auf das Zusammensetzen und das Zerlegen der Kräfte, die Theorie des Hebels, die Bestimmung des Schwerpunktes der Körper; dann folgte die Behandlung der einfachen an Bord gebrauchten Maschinen als Spille und Flaschenzüge (ohne und mit Berücksichtigung der Reibung) und erst nach diesem einleitenden Unterricht wurden die verschiedenen Schiffsmanöver und ihre physikalische Begründung erläutert und an der Hand eines grossen Modelles besprochen. Wenn noch Zeit vorhanden war, so wurden auch die Grundzüge des Schiffbaues in der Schule behandelt.

Man richtete sich so ein, dass man die letzten Wochen des Jahreskursus einer allgemeinen Repetition widmen konnte, in der die Schüler auf die alljährlich stattfindenden Schlussprüfungen vorbereitet werden.

Ausser dem Directorium pflegte die Mehrzahl der Subscribenten zu diesen recht lange dauernden Prüfungen zu erscheinen, um ihr Interesse an der Sache zu bekunden. Auch wurden, wenigstens in den ersten Jahren, Senator Gildemeister und Dr. Olbers als sachverständige Gelehrte hinzugezogen, die ihr Urtheil über die Leistungen der Schule abgeben sollten. Das von diesen ausgestellte Zeugnis war für die Schule recht schmeichelhaft, denn in der damaligen Zeit durfte man es in der That als eine ganz vorzügliche Leistung der Schule hinstellen, »dass die Knaben im Laufe von weniger als 11 Monaten zum Theil dahin gelangt waren, die Längenberechnung nicht allein zu machen, sondern auch zu demonstrieren.« An die Prüfung schloss sich die Prämienvertheilung. Die vier besten Schüler erhielten je einen mit einer Widmung versehenen Octanten zum Geschenk. Am Nachmittage des Prüfungstages versammelten sich Direction, Subscribenten, Lehrer und Schüler zu einem »einfachen bürgerlichen Essen« in der Börse.

An Schülern fehlte es der Schule nie, die von vorn herein ins Auge gefasste Schülerzahl von 14 oder 15 wurde stets erreicht, so dass anzunehmen ist, dass die Anmeldungen noch zahlreicher eingingen, dass man aber eine grössere Schülerzahl nicht aufnehmen wollte. Daneben nahmen in den ersten 5 Jahren noch über 120 schon befahrene Matrosen und Steuerleute an dem Privatunterricht in der Steuermannskunst theil. Später sollte übrigens dieser Nebenunterricht ausfallen, um den Zöglingen der eigentlichen Navigationsschule keine lästige Concurrenz zu schaffen.

(Schluss folgt.)

Kritische Prüfung der beobachteten Gestirnhöhen auf offener See, bezüglich ihrer Richtigkeit, ihrer Brauchbarkeit oder Untauglichkeit zur Ableitung eines Schiffsortes.

Von H. Heyenga.

Herr H. A. Jungclaus hat in der »Hansa«, 1896 No. 36, Seite 126, eine Uebersetzung aus dem »Nautical Magazine« gegeben, welche Berichte von Seelouten mittheilt, die zweifellos darthun, dass in Folge unbekannter Beeinflussungen der Seekimmung nach senkrechter Richtung und der dadurch begründeten Höhenfehler vermuthlich schon mancher Seemann unschuldigerweise schwer geschädigt worden ist.

Seite 267, No. 23, 1900, ebenfalls in der »Hansa«, sind nunmehr die verdienstvollen Arbeiten der Oesterreicher veröffentlicht, welche die Gefahren bestätigen, indem sie dieselben in der Wirkung der Temperaturdifferenz von Luft und Wasser bei ihrer unmittelbaren Berührung, welche sich als Hebung resp. Senkung der Seekimmung äusserte, nachweisen und die hierdurch entstehenden Höhenfehler nach ihrer Gesetzmässigkeit in Tafeln darstellen.

Weil die Sumner'sche Linie sich um den ganzen Betrag eines Höhenfehlers plus oder minus parallel verschiebt, so werden die hieraus resultirenden Bestecksfehler allerdings nach angegebener Grösse in die Rechnung eintreten, wenn die grössere Höhe im Meridian liegt, jedoch in etwas anderem Maassstabe, wenn die letztere Voraussetzung nicht zutrifft.

Ganz abweichend gestaltet sich die Sache nach der Douwe'schen Linie, denn nicht mittelst der Höhe selbst, sondern mittelst der halben Differenz der Sinus zweier Höhen, nämlich mittelst

$$m = \frac{\sin h - \sin h'}{2}$$

wird diese Linie abgeleitet.

Es möge nun einstweilen gestattet sein anzunehmen, dass die Hebungen resp. Senkungen des scheinbaren See-Horizonts, wie sie von den Oesterreichern nachgewiesen sind, innerhalb eines Zeitintervalls, in welchem die Beobachtungen anzustellen sind, wesentlichen Aenderungen nicht unterworfen sind, wie es unter normalen Verhältnissen meistens mit den Thatsachen übereinstimmend doch wohl der Fall sein dürfte, so wären die hieraus entstehenden Höhenfehler gleich und gleichnamig, folglich gleicherweise zu behandeln, als ob sie Instrumentalfehlern entstammen.

Es ist demnach ohne weiteres klar, dass eine aus solchen Höhen abgeleitete Douwe'sche Linie gar nicht aus ihrer richtigen Lage gerückt werden könnte, mithin nothwendig richtig sein müsste, wenn die Sinus sich überall gleichmässig änderten, d. h. wenn die Differenzen der Sinustafel überall gleich wären. Weil die letztere Bedingung nicht ganz zutrifft, so sei die Sache durch folgende Beispiele erläutert:

Gesetzt, die beiden richtigen Höhen $h = 15^{\circ} 10'$ und $h' = 10^{\circ} 10'$ seien etwa $\pm 10'$ falsch beobachtet, dann haben wir folgende Zustände:

1. Die richtige Douwe'sche Linie wäre herzuleiten mittelst

$$m = \frac{\sin 15^{\circ} 10' - \sin 10^{\circ} 10'}{2} = \frac{26163 - 17651}{2} = 0,04256$$

2. zufolge der Beobachtung wird sie hergeleitet mittelst

$$m = \frac{\sin 15^{\circ} 20' - \sin 10^{\circ} 20'}{2} = \frac{26443 - 17938}{2} = 0,04253$$

oder 3. zufolge der Beobachtung wird sie hergeleitet mittelst

$$m = \frac{\sin 15^{\circ} 0' - \sin 10^{\circ} 0'}{2} = \frac{25882 - 17365}{2} = 0,04258$$

Demnach hätten wir trotz der grossen entgegengesetzten Höhenfehler eine den richtigen Schiffsort durchlaufende Linie, mithin den richtigen Schiffsort selbst gefunden mittelst einer ähnlichen kreuzenden Linie, indem die letztere durch ein früheres oder späteres Höhenpaar herzuleiten wäre, während die kritiklosen Lehrmethoden der älteren und neueren Nautik — Mittagsbreite, Sumner'sche Methode, Methode Marcq St. Hilaire etc. etc. — aus Höhen solcher Art nur sehr falsche Besteckspunkte ableiten, und eben deshalb unter Umständen eher gefährlich als dienstbar sein dürften.

Zur Prüfung des obigen gefundenen Besteckpunktes wäre aus den gegebenen 4 Höhen durch ein neu combinirtes Höhenpaar leicht eine dritte controllirende Douwe'sche Linie herzustellen.

Für grössere Höhendifferenzen liegt die Sache allerdings etwas ungünstiger. Um das einzusehen, sei die grössere Höhe $\lambda = 60^\circ 10'$ angenommen. Dann wäre die Douwe'sche Linie

1. fehlerfrei correct mittelst

$$m = \frac{\sin 60^\circ 10' - \sin 10^\circ 10'}{2} = \frac{89748 - 17651}{2} = 0,34549$$

2. nach der Beobachtung mittelst

$$m = \frac{\sin 60^\circ 20' - \sin 10^\circ 20'}{2} = \frac{86892 - 17938}{2} = 0,34477$$

oder 3. nach der Beobachtung mittelst

$$m = \frac{\sin 60^\circ 0' - \sin 10^\circ 0'}{2} = \frac{86603 - 17365}{2} = 0,34619$$

herzuleiten, so das eine Höhenvergrösserung den Ueberschuss

$$u = -72;$$

eine Höhenverkleinerung den Ueberschuss

$$u = +70$$

auf die beiden letzten Decimalstellen des richtigen m überträgt,

welcher — d. h. der Ueberschuss — in Anbetracht der grossen Höhen- und Zeitdifferenz nur eine kleine parallele Verschiebung der betreffenden Douwe'schen Linie verursachen wird.

Hieraus wird deutlich, dass es zur Feststellung des Schiffsortes fast einerlei ist, ob die D. L. aus einem richtigen Höhenpaare oder ob sie aus einem mit gleichen und gleichnamigen Fehlern behafteten Höhenpaare abgeleitet wird. Diese Erkenntniss ist von ausserordentlicher Wichtigkeit und Nützlichkeit für die Schifffahrt, wie die Nautiker bald einsehen werden.

Ganz anders gestaltet sich die Sache, wenn ungleichnamige Höhenfehler ins Spiel treten, d. h. wenn die Douwe'sche Linie aus einem Höhenpaar hergeleitet wird, dessen eine Höhe zu gross, während dessen andere Höhe zu klein ist. Denn in solchen Fällen wird sie, besonders bei kleineren Zwischenzeiten, in Folge der Fehlersummirung bedenkliche Seitensprünge machen.

Es wäre jedoch ganz ungerecht und verfehlt, die D. L. deshalb schmählich zu wollen, denn in diesem Umstande liegt ihre gewaltige kritische Kraft, weil sie in Folge dieser Eigenschaft gerade solche Höhenpaare, welche in jeder Beziehung zur Ableitung eines Schiffsortes höchst untauglich und verderblich sind, ganz deutlich mit dem Brandmerkmal kennzeichnet.

Um nun im Interesse der Nautik und Schifffahrt tiefer nachzuspüren, wie und in welcher Weise Höhenfehler den berechneten Schiffsort beeinflussen, muss ich sie der Einfachheit des Vortrages halber, ob positiv oder negativ, nach ihrer absoluten Grösse vorläufig als gleich voraussetzen und, damit der Vortrag verständlich wird, die verschiedenen Douwe'schen Linien nach dem Grade ihrer Fehlerhaftigkeit unterscheiden in

1. richtige D. L., d. h. solche, die aus einem Höhenpaar stammen, dessen Höhen beide richtig sind;
2. halbrichtige D. L., d. h. solche aus einem Höhenpaar, dessen eine Höhe richtig, während die andere falsch ist;

3. gerade D. L., d. h. solche aus einem Höhenpaar, dessen Höhen beide + oder beide — falsch sind;

4. ungerade D. L., d. h. solche aus einem Höhenpaar, dessen eine Höhe +, während die andere — falsch ist.

Der mathematische Beobachtungspunkt wird bestimmt durch ein einziges Höhenpaar. Weil nun letzteres 4 Linien liefert — 2 Sumner'sche Linien, eine Douwe'sche, und eine Neue Linie — welche den Punkt sämmtlich durchlaufen, so wird letzterer zwar bestimmt durch eine einzige Combination von je zwei derselben, allein Erkenntniss über Verhältnisse dieses Punktes zum wahren Schiffsorte können solche Combinationen nicht geben. Denn hierzu sind andere Vergleichungsmittel nothwendig, welche auf offener See nur in neuen unabhängigen Höhen zu finden sind.

Es sei der aus einem Höhenpaare berechnete Beobachtungsort in der Karte abgesetzt. Es ist nun zwar gleichgültig, ob dies durch Höhen im oder ausser dem Meridiane geschehen ist, allein der Einfachheit halber sei angenommen, man hat nach üblicher Weise aus einer Mittagshöhe die Breite und mit Hülfe der letzteren die Länge aus einer westlichen oder östlichen Höhe abgeleitet, nur dürfte in solchen Fällen die Chronometerzeit der Mittagshöhe für die nachfolgende Untersuchung auch erforderlich sein. Hat man ausserdem zu einer beliebigen Zeit eine unabhängige dritte Höhe gemessen, so behaupte ich:

1. Wenn die D. L. — hergeleitet aus der letzteren Höhe in Verbindung mit einer der ersteren Höhen — durch den obigen Punkt der Karte läuft, dass dann die 3 Höhen richtig sind und der Punkt den richtigen Schiffsort darstellt.

Beweis. Weil nach obiger Voraussetzung nunmehr zwei Douwe'sche und zwei Sumner'sche Linien vereint mit einer Neuen Linie den obigen Kartenpunkt durchlaufen, und weil die beiden ersteren Linien die drei Höhen sämmtlich in Anspruch nehmen, so wird es unmöglich sein, diese Liniencombination herzustellen wenn auch nur eine einzige der 3 Höhen fehlerhaft ist. Hieraus folgt ferner, dass auch die dritte Sumner'sche Linie den Fall entscheidet.

Das Prüfungsmittel ist sehr kurz und einfach, denn die D. L. ist sehr leicht herzustellen, weil $\log \sec \varphi + \log \sec D$ bereits aus der Längenrechnung vorliegt und bloss

$$\log \frac{m}{2} + \log \operatorname{cosec} \frac{t' - t}{2}$$

hinzu zu addiren ist, um aus der Summe $= \log \sin$ Mittelzeit die Mittelzeit zu finden. Summe und Differenz von Mittelzeit und der halbverflossenen Zeit geben die Stundenwinkel der beiden Höhen und damit die Länge, welche mit der Breite einen Punkt der D. L. in der Karte darstellt. In Tafel V (siehe mein Buch »Neue Standlinien«) findet man mittelst der Argumente Breite und Mittelzeit die Zahl c und in Tafel IV. mittelst der Argumente Breite und c den Curs der D. L. (Siehe auch Seite 115.)

Ferner behaupte ich:

2. Wenn die 3 möglichen D. L. sich nicht im obigen Kartenpunkte, sondern in einem anderen Punkte gemeinschaftlich schneiden, so ist der Kartenpunkt falsch, während der 2. Punkt (Schnittpunkt) den richtigen Schiffsort darstellt. Hieraus folgt, dass die Höhen in diesem Falle brauchbar sind zur Ableitung des Schiffsortes, obgleich die Sumner'schen Linien mit der gesammten Nautik hier gänzlich im Stich lassen.

Beweis. Es ist offenbar, dass die obige Voraussetzung möglich ist und dann annähernd eintreten wird, wenn die drei Höhen sämmtlich mit gleichen und gleichnamigen, d. h. mit solchen Fehlern behaftet, wie sie von den Oesterreichern als Wirkung einer innerhalb der Beobachtungszeiten nicht verändert vorausgesetzten Temperaturdifferenz von Luft und Wasser nachgewiesen sind, oder wie sie den Instrumentalfehlern entstammen. Die Richtigkeit

des Satzes ist einleuchtend aus Gründen, welche bereits oben ausführlich dargelegt sind.

3. Ist der Fehler einer einzigen Höhe den Fehlern der beiden anderen Höhen entgegengesetzt, so combiniren wir eine gerade und zwei ungerade D. L., deren Untauglichkeit sofort offenbar wird, obgleich eine einzelne derselben — dem Rechner unbekannt — den richtigen Schiffsort durchläuft.
4. Ist die eine Höhe richtig, während die beiden anderen Höhen gleichnamig fehlerhaft sind, so combiniren wir eine gerade und zwei halbrichtige D. L., welche ähnliche Verhältnisse zeigen wie (3), nur in schwächerem Maasse. Sie sind demnach untauglich.
5. Ist die eine Höhe richtig, während die beiden anderen Höhen ungleichnamig fehlerhaft ist, so combiniren wir eine ungerade und zwei entgegengesetzt halbrichtige D. L., deren Untauglichkeit ohne Weiteres durch ihre Construction klar wird.
6. Ist endlich eine Höhe fehlerhaft und sind die beiden anderen Höhen richtig, so combiniren wir eine richtige und zwei halbrichtige D. L. Sie sind untauglich, obgleich eine Linie den richtigen Schiffsort durchläuft und das richtige Höhenpaar den wahren Schiffsort giebt, was der Rechner jedoch nicht wissen kann.

Aus dieser Untersuchung folgt demnach die merkwürdige und nützliche Erkenntniss, dass eine dritte Höhe entscheidet, ob die Höhen richtig, ob sie brauchbar oder ob sie untauglich sind, zur Ableitung eines Schiffsortes, einerlei ob eine der drei Höhen im Meridiane liegt oder nicht.

Die Sache liegt nämlich so:

Hat man nach einer beliebigen Methode — einerlei ob mit oder ohne Mittagshöhe — aus 2 Höhen ein Besteck richtig abgeleitet, welches durch Landpeilungen nicht zu controlliren ist, so entscheidet eine einzelne D. L., vermöge einer dritten Höhe, ob die 3 Höhen nebst dem Besteck richtig oder fehlerhaft sind dadurch, dass sie nur im ersteren aber nicht im letzteren Falle den Bestecksort durchlaufen kann. Dies folgt aus (1).

Zeigt sich auf solche Weise die Unrichtigkeit der 3 Höhen und des obigen Bestecks, so entscheidet eine Combination der drei möglichen D. L. naher über die Natur der Höhenfehler wie folgt:

Schneiden sich die 3 D. L. in oder annähernd in einem neuen Punkte, so sind die 3 Höhen sämtlich mit gleichen und gleichnamigen Fehlern behaftet, mithin brauchbar, weil der Schnittpunkt den wahren Schiffsort darstellt, wenngleich die Nautik bisher mit solchen Höhen nichts anzufangen wusste, wie die Klagen der Seeleute über die Unzuverlässigkeit der astronomischen Ortsbestimmung im Rothen Meer etc. etc. darthun. Dies folgt aus (2).

Schneiden die 3 D. L. sich dagegen nicht, oder nicht annähernd, in einem Punkte, so ist damit erwiesen, dass die Höhen untauglich sind zur Ableitung eines Schiffsortes, weil sie mit Fehlern behaftet, welche in einer Weise geordnet sind, wie (3), (4), (5) und (6) sie zur Untauglichkeit kennzeichnen.

Aus obiger Untersuchung wird nunmehr wohl klar, dass die Wichtigkeit und Nützlichkeit der Douwe'schen Linie für die Zwecke der Schifffahrt bald mehr und mehr in die Erkenntniss der Nautiker eindringen wird, zumal mir vergönnt war, durch ihre Hülfe die uralten, in unseren Schulen vorgetragenen directen und indirecten Breitenmethoden — von Hazewinkel, Douwes etc. etc. — durch bessere zeitgemässere ersetzen zu dürfen, so dass das Interesse der Nautik für veraltete Sachen bald mehr in ein geschichtliches übergehen dürfte. (Siehe auch »Hansa« 1900, Seite 162.)

Bei dieser Gelegenheit möchte ich erinnern, dass in der von mir in der »Hansa« gegebenen strengen Methode zur Ortsbestimmung das Aufschlagen des

$\log \operatorname{cosec} d$ in

$$\cos \frac{u}{2} = \sqrt{\operatorname{cosec} R \operatorname{cosec} d \sin \frac{\pi}{2} \sin \left(\frac{\pi}{2} - z \right)}$$

auch gespart werden kann, indem man statt

$$\operatorname{Tang} x = \operatorname{Tang} D \sec \frac{r}{2}$$

die Gleichung $\sin x = \sin D \operatorname{cosec} d$ setzt, was ganz dasselbe ist.

Die gegebene leichte Verbesserung

$$m' = m - U$$

indem man $\frac{m'}{2}$ statt $\frac{m}{2}$ in die Rechnung setzt, wird nicht bloss die obige Methode der strengen Ortsbestimmung, sondern auch die Douwe'sche und die Neue Linie für jede Aenderung der Declination, während der verflossenen Zeit, mathematisch correct stellen.

Nicht in der Alleinherrschaft der Sumner'schen Linie oder gar in einer minderwerthigeren Darstellungsweise dieser Linie nach Marq St. Hilaire, sondern in der dreieinigen Bearbeitung und Controlle der Höhen nach der Sumner'schen, der Douwe'schen und der Neuen Linie liegen die Fortschritte der Nautik zum Vortheile und zur Sicherheit der Schifffahrt, wie unwiderleglich nachzuweisen nicht schwer sein dürfte. (Siehe auch »Hansa« 1899, No. 38 Seite 451.)

Der Pierbrand in Hoboken und das Reichsversicherungsamt.

In Veranlassung jenes grossen Unglücks, das sich am 30. Juni in Hoboken ereignete und noch immer im Vordergrund des allgemeinen Interesses steht, hat das Reichsversicherungsamt in Berlin an den Vorstand der See-Berufsgenossenschaft zu Hamburg folgendes Beileidsschreiben gerichtet:

»Die erschütternde Nachricht von dem schweren Unglücksfalle, der die deutsche Seeschifffahrt im Hafen von New-York betroffen, hat wie in dem gesammten Volke so naturgemäss auch in den Kreisen des Reichs-Versicherungsamts das Gefühl herzlicher und aufrichtiger Theilnahme hervorgerufen. Mit diesen Empfindungen des Schmerzes und der Trauer über die Verluste an Menschenleben, die das unheilvolle Ereigniss gefordert hat, und über die Zerstörung deutscher Schiffe, die die Freude und der Stolz der Nation waren, verbindet sich aber zugleich das Gefühl der Bewunderung für die Officiere und Mannschaften der Schiffe, die in schwierigster Lage, unter den furchtbaren Aufregungen des Augenblicks mit unerschütterlicher Treue und wahrem Todesmuth ihren Pflichten gerecht geworden sind.

Wie die See-Berufsgenossenschaft es sich sicher mit Umsicht und wahrem Verständniss für die ihr zufallenden Aufgaben angelegen sein lassen wird, die Fürsorge für die Opfer der Catastrophe und für ihre Hinterbliebenen zu übernehmen, denen voraussichtlich bereits die erweiterten Wohlthaten der Novelle zum See-Unfallversicherungsgesetze zu gute kommen werden, so wird es auch der deutschen Rhoderei nicht an Energie und Kraft fehlen, Neues an Stelle des Vernichteten zu setzen. Dass diesen allseitigen schweren Arbeiten der Segen nicht fehlen möge, ist unser Aller Wunsch.

Es war mir ein tiefempfundenes Bedürfniss, dies dem Vorstände der See-Berufsgenossenschaft, in der die Rheder zum Wohle der deutschen Seeleute zusammenwirken, im Namen der Mitglieder des Reichs-Versicherungsamts und in eigenem Namen auszusprechen.

gez. Gaebele

Auf dieses Schreiben hat der Genossenschaftsvorstand folgendes geantwortet:

»Euer Hochwohlgeboren verfehlen wir nicht, für die so warm empfundenen, Rheder und Seeleute in gleicher Weise ehrenden Worte, durch welche Euer Hochwohlgeboren zugleich im Namen des Reichs-Versicherungsamts der Antheilnahme an dem schweren, die deutsche Seeschiffahrt durch die erschütternde Catastrophe in New-York betroffenen Schicksalschlag Ausdruck verliehen haben, unseren allerverbindlichsten Dank auszusprechen. Wir werden es, wie immer, als unsere vornehmste Pflicht betrachten, mit allen uns zu Gebote

stehenden Mitteln zur Linderung und Heilung der durch die Catastrophe geschlagenen Wunden beizusteuern, und zwar um so mehr, als auch uns mit ebenso aufrichtiger wie dankbarer Bewunderung die heroische Art und Weise erfüllt hat, mit der Officiere und Mannschaften in aufopfernder, treuester Pflichterfüllung Leben und Gesundheit im Kampfe gegen das entfesselte Element zum Zwecke der Rettung der gefährdeten Schiffe eingesetzt haben.

Der Genossenschaftsvorstand
gez. Richd. C. Krogmann,
stellv. Vorsitzender.

Schiffbau.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Juni 1900).

Eintrags- bezeichnung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.- Ges.
a. deutsche Werften.						
PD	545' Länge	11000 R-T.	Norddeutscher Lloyd	»Vulcan« Stettin	Prinzess Irene	G
„	446'×47'×30'	5800 T.	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Prinzessin Victoria Louise	„
K	128.8m×29.8m×7.6m	11800 Dpl.	Kaiserliche Marine	Kaiserl. Werft zu Wilhelmshaven	Wittelsbach	
LD	16m×4.2m×1.4m	35 T. Dpl.	And. B. Olsson, Helsingborg	Schiffs- und Maschinenbau-Anstalt R. Schneider & Co., Memel	Helsingborg	
b. englische Werften.						
FD	—	185 gr.T.	North Eastern S. F. Co., Grimsby	Eine Grimsby-Firma	Virgilla	
TD	315'×40'×26'6"	—	Eine belgische Firma	Armstrong, Withworth & Co., Walker	Unbekannt	B
FD	318'×43'×27'6"	—	Société Anonyme, Antwerpen	Tyne Iron Shipb.-Co., Willington	Clematis	
„	378'×47'×31'	—	Jenkins & Co., London	Sunderland Shipb.-Co.	Glamorganshire	BC
PD	400'×50'×30'	—	Pacific S. N. Co., Liverpool	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Potosi	
FD	368'×45'10"×28'4"	—	International Line, Whitby	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Pretoria	L
TD	355'×45'4"×27'3"	—	Clan Line	Doxford & Sons, Sunderland	Clan Lamont	BC
FD	220'×33'×16'6"	1600 d.w.	Burnett S. S. Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Heworth	L
„	390'×51'×31'4"	—	C. W. & J. Hogan, New-York	J. Laing & Sons, Sunderland	Mineola	„
„	340'×47'×29'10"	—	Th. Wilson, Sons & Co., Hull	R. Stephenson & Co., Hebburn	Aleppo	„
„	392'×46'3"×31'	6750 d.w.	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Macedonia	G
„	370'×48'×30'10"	7000 d.w.	J. Cory & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb.-Co., Howdon	Rhodesia	L
„	333'×46'×24'9"	4925 d.w.	English & Co., Middlesbrough	Ropner & Son, Stockton	Spanhope	„
„	351'×46'×27'3"	6100 d.w.	W. J. Tatem, Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Westward Ho.	„
„	282'×40'×20'6"	3000 d.w.	Empire S. Co., Cardiff	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Corso	BC
„	392'×45'×26'8"	—	F. C. Strick & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Gorjistan	L
„	299'×43'×21'3"	—	M. Marinovich, Ragusa	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Presjendik Becher	„
„	350' Länge	6000 d.w.	Th. Wilson, Sons & Co., Hull	Furness, Withy & Co., Middleton	Morocco	„
„	300'×36'×15'	1100 gr.T.	London & N. W. Railway Comp.	Laird Brothers, Birkenhead	South Stack	„
„	336'×47'×24'10"	—	G. R. Sanderson & Co., Hull	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Yarborough	L
c. schottische Werften.						
FD	390'×51'×28'	6000 d.w.	Zuid Amerika Lijn, Amsterdam	Russell & Co., Glasgow	Amstelland	L
FD	110'×20'6"×11'10"	—	Union S. F. Co., Aberdeen	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Crocus	„
FD	390'×52'×29'11"	7800 d.w.	Galindez Brothers, London	Russell & Co., Glasgow	Pretoria	„
„	—	1055 gr.T.	Union S. S. Co., New Zealand	Eine Greenocker Firma	Jupiter	
PD	—	1000 gr.T.	Comp. Sud Americana de Vapores Valparaiso	J. Reid & Co., Whitenich	Kotuku	L
FD	354'×45'×28'6"	6000 d.w.	J. Gardiner & Co., Glasgow	Ch. Connell & Co., Whitenich	Oronsay	L
K	290' Länge	3850 Dpl.	Norwegische Regierung	Armstrong, Whitworth & Co., Elswick	Elsdwood	
FD	106'6"×20'9"×11'10"	150 gr.T.	North Sea Trawling, Grimsby	Mackie & Thomson, Govan	Castor	BC
S	258'×40'×25'3"	3560 d.w.	Anglo-American Oil-Co., London und New-York	Wm. Hamilton & Co., Port Glasgow	Cancer	
PD	440'×52'6"×35'	8775 d.w.	Ocean S. S. Co., Liverpool	Scott & Co., Greenock	Pollux	
FD	512'×58'×45'	6700 gr.T.	F. Leyland & Co., Liverpool	Stephen & Sons, Linthouse	Nonpareil	
„	255'×42'6"×23'8"	2000 gr.T.	Hamilton N. Co., Ontario	Caledon, Shipb. & Eng. Co., Dundee	Achilles	L
S	276'×39'×24'4"	3100 d.w.	Killoran Barque Co., Glasgow	Ailsa Shipbuilding Co.	Bohemian	
FD	79'×17'×9'	—	Scottish S. H. F. Co., Peterhead	Duthie & Co., Montrose	Strathcona	BC
FD	—	2000 gr.T.	Für eine holländische Firma	Campbeltown Shipb. Co.	Killoran	L
					Thistle	„
					Vlieland	LB
d. irische Werften.						
PD	—	12000 d.w.	Dominion Line, Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Commonwealth	L
FD	552'×59'×47'3"	11000 d.w.	F. Leyland & Co., Liverpool	do.	Devonian	BC

Ausserdem b) 5 kleine Dampfer, 3 Fischdampfer; c) 7 kleine Dampfer, 3 Fischdampfer, 2 Dampfbagger, 2 Lootsendampfer.

Anmerkung. PD bedeutet Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FSD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, LY Lootsen-Yacht, DY Dampf-Yacht, SD Schleppdampfer, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Stapellauf. Am 7. Juli war die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in der Lage, einen, die Stapelnummer 200 tragenden Dampfer, welcher für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, gebaut wird, glücklich von Stapel zu lassen. Der Dampfer erhielt den Namen »Löwenburg«. Es ist dies ein Frachtdampfer, gebaut nach Classe 100 A I, welcher ausserdem zum Transport von Vieh besonders eingerichtet ist und folgende Hauptabmessungen hat: Grösste Länge 304' 0", grösste Breite 49' 8" Tiefe moulded 29' 6".

Probefahrt. Der neue, für die transatlantische Fahrt bestimmte Postdampfer »La Lorraine«, Eigenthum der Générale Transatlantique, Havre, hat seine Probefahrt, die sich von Belle Isle in See hinaus erstreckte, beendet und ist nach St. Nazaire zurückgekehrt. Bei 85 Umdrehungen machte der Dampfer eine Fahrt von 22,7 Knoten, während die contractliche Geschwindigkeit nur auf 22 Knoten festgestellt war.

Wir geben nachträglich noch einige Mittheilungen über die Grössenverhältnisse, die Maschinenanlage und artilleristische Bewaffnung des grossen Panzers »Wittelsbach«. Der »Wittelsbach« ist 126,85 m lang, 20,8 m breit und hat einen mittleren Tiefgang von 7,6 m. Das Displacement beträgt 11 800 T. (700 mehr als die Kaiserclassen). Im Schiffskörper sind im Ganzen 5480 kg Stahl verbaut worden. Die gesamte gepanzerte Fläche beträgt rund 1200 qm und das Gewicht des ganzen Panzermaterials 2800 T. Die Maschinenanlagen bestehen in drei selbständigen, in getrennten Räumen liegenden, dreifach-expandirenden Maschinen, von zusammen 15 000 PK. (2000 mehr als bei der Kaiserclassen), welche drei dreiflügelige Bronzeschrauben von 4,5 m Durchmesser treiben und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 19 Knoten (1 Knoten mehr als bei der Kaiserclassen) erteilen. Der Dampf wird in zwölf Kesseln erzeugt, welche mit einem Arbeitsdruck von 13½ Atmosphären wirken. Die Kessel empfangen ihren Zug durch zwei 15 m hohe Schornsteine. Die Artillerie setzt sich zusammen aus vier 24 cm-Schnellladekanonen, achtzehn 15 cm-Schnellladekanonen, zwölf 8,8 cm- und zwölf 3,7 cm-Schnellladekanonen und acht Maschinengewehren. So weit man noch von einer Takelage unserer modernen Schlachtschiffe sprechen darf, besteht diese auf »Wittelsbach« aus zwei Gefechtsmasten aus Stahl von 2,1 m Durchmesser, welche bis zur Mars durch eine Wendeltreppe vom Batterie- und Oberdeck aus zugänglich sind und eine Stenge aus Stahl führen, deren Höhe so bemessen ist, dass die Hochbrücke über den Kaiser Wilhelm-Canal passirt werden kann. Bei diesem Neubau ist besonderes Gewicht auf die Bewohnbarkeit gelegt und namentlich den sanitären Anforderungen in jeder Hinsicht Rechnung getragen. Das Schiff wird als Geschwaderschiff eingerichtet und erhält demnach Räumlichkeiten zur Aufnahme eines 65 Köpfe starken Geschwaderstabes. Der Besatzungsatz beträgt 650 Mann.

Seeamtsentscheidungen.

Seeamt zu Bremerhaven.

Unfall auf dem Reichspostdampfer »Preussen«. Als derselbe am 25. April d. J. im Hafen von Hiogo die dorthin bestimmte Ladung löschte, entstand beim Uebernehmen von Kisten in die längsseit liegenden Leichter plötzlich eine Explosion und einer der Leichter gerieth in Brand. Das Feuer wurde vom Dampfer aus in einer Viertelstunde gelöscht, durch die Explosion und das Feuer waren aber fünf japanische Arbeiter schwer verletzt worden; einer davon war bald nachher gestorben. Aus den Aussagen der Zeugen ging hervor, dass die Explosion erfolgte, als flache, in Autwerpen verladene Holzkisten in den

Leichter übernommen worden. Die Deckel der Kisten trugen nur die gewöhnlichen Marken, auf der innenstehenden Zinkkiste stand: »Chemicalien« und »Diese Kiste darf nicht mit Wasser und feuergefährlichen Sachen in Berührung kommen«, aber diese Bezeichnung konnte niemand sehen. Auch die Connossemente enthielten keine Bemerkung über den feuergefährlichen Inhalt der Kisten. In jeder Kiste befanden sich 16 Zinkbüchsen, die wie der Deckel der Zinkbüchse, in der sie zunächst standen, angeht, mit Natrium superoxyd gefüllt waren. Nach sachverständigem Urtheil ist diese Substanz an sich sehr leicht zur Zersetzung geneigt. Es braucht bloss feuchte Luft hinzutreten, so entsteht eine ausserordentliche Wärmeentwicklung. Feuchte Luft konnte hinzutreten, da einzelne Metallbüchsen zerfressen waren. Der Reichscommissar sah den vorliegenden Fall als sehr ernst an. Die Explosion hätte ebenso gut auf See erfolgen und das Schiff in die grösste Gefahr bringen können. Von der Besatzung des Schiffes sei niemand für den Unfall verantwortlich; die Schuld treffe den Absender. Um solche Fälle für die Zukunft unmöglich zu machen, würden die Acten jedenfalls dem Staatsanwalt zur Ermittlung und Bestrafung des Absenders übergeben werden. Der seeamtliche Spruch lautet: »Am 25. April 1900 hat im Hafen von Hiogo beim Löschen der Ladung des deutschen Dampfers »Preussen« in einem Leichter eine Explosion einer Chemicalien enthaltenden Kiste stattgefunden, wodurch ein japanischer Arbeiter getödtet und vier verletzt sind. Die Ursache der Explosion hat sich nicht feststellen lassen. Die Schiffsleitung trifft an dem Unfall kein Verschulden.« (W.-Z.)

Seeamt zu Flensburg.

Vor dem Königlichen Seeamt wurde am 9. d. M. über die **Strandung des schwedischen Schooners »Karl Olof«**, Capitän Frundberg, am 10. Mai d. J. an der Ostküste von Fehmarn verhandelt. Es herrschte in den Tagen — 8. bis 10. Mai — in der westlichen Ostsee ein sehr heftiger Oststurm, und der Schooner musste mit stark gerefften Segeln manövriren. Als nun auch noch ein Theil der Segel weggerissen wurde, konnte der Schooner nicht mehr gegen den Sturm ankreuzen, sondern musste vor Marssegel treiben. Die Luft war feuersichtig. Am 10. Mai, 2 Uhr Morgens, wurden das Marienleuchter- und Westermarkeldorfer Feuer gesichtet, das Schiff war aber zu nahe an Land gekommen, konnte nicht mehr infolge des Oststurmes frei werden und kam zwischen Marienleuchte und dem Westermarkeldorfer Feuer auf den Strand. Die Mannschaft ist von der Puttgardener Rettungsstation gerettet, das Schiff aber ist total wrack. In Verbindung mit diesem Seeunfall sah das Seeamt sich genöthigt, das Verhalten der Leuchtfeuerwärter zu Marienleuchte und eines Theils der Mannschaft von der Puttgardener Rettungsstation einer Erörterung zu unterziehen. Die Beweisaufnahme ergab nämlich, dass, obgleich ein Telephon von dem Leuchthurm nach der Wohnung des Führers der Puttgardener Rettungsstation ging, dieser doch seitens des die Wache habenden Wärters durch einen reitenden Boten benachrichtigt werden musste, und infolgedessen eine Verzögerung von mindestens ¼ Stunde eintrat. Das Telephon befindet sich nämlich in der Wohnung des 1. Wärters, und der 2. Wärter mochte nicht hineingehen. Die beiden Wärter sollen wegen der Prämien auf gespanntem Fusse stehen. Als nun der Führer der Rettungsstation, Fischer Andres, seinen Leuten die Nachricht von der Gefahr des schwedischen Schooners brachte, äusserte der Fischer Filter und die bei ihm stehenden Fischer Weber, Vater und Sohn: Da können wir mit unserm Boot mehr verdienen. Dieses musste Andres als Weigerung auffassen und telephonirte deshalb an den Bürgermeister Lafranz in Burg um Mannschaften. Der Lootse Schwenn aus Burgstaken eilte auch ohne Rücksicht auf seinen etwaigen Mehrverdienst nach Puttgarden; aber als er dort ankam, war das

Rettungsboot schon unterwegs. Die genannten drei Fischer waren nachher doch noch gekommen. Weil sie aber beim Herausziehen des Rettungsbootes nur kauernd und widerwillig anfassten, so ging es damit nur langsam. Der Reichscommissar führte aus, dass der Schooner Raum genug gehabt hatte, um freizukommen; er sei dicht an den Strand gekommen. Das Verhalten Einzelner von der Rettungsmannschaft der Station Puttgarden sei betrübend und höchst tadelnswerth. Mehr verdienen, einerlei, wie es mit der in Seenoth befindlichen Mannschaft des Schooners gehe, das erinnere an das gemeine Verhalten einzelner Schlepper beim Brande des Quais in Hoboken. Auch das Verhalten der Leuchtfeuerwärter auf Marienleuchte sei höchst tadelnswerth. Dasselbe werde beeinflusst durch die Prämiensucht. Das Secamt gab seinen Spruch in Uebereinstimmung mit diesen Ausführungen ab.

(N.-O.-Ztg.)

Vermischtes.

Prüfungswesen. 1) Montag, den 13. August d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Leer eine Prüfung zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 12. August d. J. der Navigationslehrer, Herr Reuter in Leer entgegen.

2) Montag, den 20. August d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 19. August d. J. der Navigationslehrer, Herr Spillmann in Papenburg entgegen.

3) Freitag, den 21. September d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Timmel eine Prüfung zum Seesteuermann. Meldungen nimmt bis zum 20. September d. J. der Navigationslehrer, Herr Heidhoff in Timmel entgegen.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 15.—30. Juni 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 871 Schiffe, dar. 371 Dampfer (incl. Schlepper) und 500 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt theilten sich, nach Flaggen geordnet: 647 deutsche, 103 skandinavische (schwedische, norwegische und danische), 55 holländische, 48 englische, 12 russische, 3 belgische, 2 französische und 1 japanisches Schiff.

Eine öffentliche Seemannsversammlung, die nur sehr schwach besucht war, fand am 4. Juli in Hamburg statt. Zur Tagesordnung »Die Abänderung der Seemannsordnung im Reichstage« hatte der Reichstagsabgeordnete Metzger das Referat übernommen. Derselbe wies einleitend darauf hin, dass es endlich nach jahrelangem Bemühen gelungen sei, die Regierung zu veranlassen, im März d. J. dem Reichstage einen Entwurf zur Abänderung der Seemannsordnung zugehen zu lassen. Dieser Entwurf wurde einer 21gliedrigen Commission zur näheren Berathung überwiesen und diese hat es in ihren Berathungen bis zum § 59 gebracht. Erwähnt muss werden, dass es in der Commission gelungen ist, den Regierungsentwurf, der die Wünsche der Seeleute wenig oder gar nicht berücksichtigte, in vielen Theilen zu verbessern, wie denn auch die Commissionsmitglieder in ihrer weitaus grössten Zahl den Seeleuten durchaus wohlwollend gesinnt waren. Redner geht dann näher auf die in der Commission erzielten Veränderungen ein und bezeichnet es als einen Hauptvorthell der Berathungen, dass in Bezug auf die Besetzung der Seemannsämters sowie betreffs der Gültigkeit der freien Vereinbarungen für die Seeleute bedeutende Verbesserungen erzielt sind. Was die Besetzung der Seemannsämters anlangt, so war stets darüber Klage geführt worden, dass namentlich in Ham-

burg das Seemannsamt nur durch eine Person, den Wasserschout gebildet wird. In dieser Beziehung ist nun in sofern Abhülfe geschafft worden, als bei Strafsachen der Vertreter des Seemannsamtes resp. der Vorsitzende stets zwei Schöffen hinzuziehen muss, von denen mindestens der eine ein befahrener Seemann sein muss. Ferner darf in Zukunft derjenige Consul, der als Vertreter oder Mitinhaber einer Rhederei theilhaftig ist, nicht mehr über die Beschwerde betreffs der Seetüchtigkeit seines Schiffes urtheilen. In Bezug auf die freien Vereinbarungen, die jetzt zuweilen alle Bestimmungen der Seemannsordnung aufheben, ist es gelungen, eine Bestimmung in das Gesetz einzufügen, wonach alle gegentheiligen Vereinbarungen nur dann gültig sind, wenn das Gesetz ausdrücklich die freien Vereinbarungen zulässt, was nur bei sehr wenigen Paragraphen der Fall ist. Redner erörtert dann weiter die gefassten Commissionsbeschlüsse und ist der Ansicht, dass falls die Bestimmungen Gesetz würden, die Seeleute eine bedeutende Besserung ihrer Lage erzielt hätten.

(Hamb. Nachr.)

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bringt im zweiten Hefte ihres Organs »Von den Küsten und aus See« ein Verzeichniss der zur Kenntniss des Vorstandes gelangten Seounfälle an den deutschen Küsten im Rechnungsjahre 1899/1900, das zugleich eine Uebersicht über die Thätigkeit der Rettungsstationen der Gesellschaft liefert. Hiernach sind insgesamt 61 Schiffe und 392 Personen verunglückt, von denen 345 Personen gerettet und nachweislich 47 Personen umgekommen sind. Die Rettung erfolgte bei 88 Personen durch Selbsthülfe, bei 27 Personen durch Hülfe von anderen Schiffen, bei 23 Personen durch Privathülfe vom Lande und bei 207 Personen durch Rettungsstationen, davon 145 durch Rettungsböte und 62 durch Raketenapparate. 30 Rettungsstationen traten 40 Mal in Thätigkeit, darunter 29 Mal mit Erfolg. Unter den verunglückten Schiffen befanden sich 32 deutsche, 9 schwedische und norwegische, 8 dänische, 4 englische, 4 russische, 2 holländische, 1 französisches und 1 österreichisches Schiff.

Schlepplohn in Dünkirchen. Die deutschen Rheder seien darauf aufmerksam gemacht, dass sie es in ihrer Hand haben, eine Ermässigung der Unkosten für Bugsiren ihrer Schiffe im Hafen von Dünkirchen herbeizuführen. Die Dünkirchener Handelskammer, die früher den gesamten Bugsirdienst hier versah, besitzt nur noch drei Schlepper, während zwei andere Gesellschaften fünf resp. drei weitere Bugsirdampfer in Dienst haben. Diese beiden Gesellschaften schleppen zu erheblich billigeren Preisen, sofern mit ihnen vorher Contract gemacht wurde. Ist dagegen kein Abkommen getroffen, so treten die Sätze des alten Tarifs der Handelskammer in Kraft.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 11. Juli. Generalversammlung. Unter den zahlreichen Eingängen sind erwähnenswerth ein Circular der Hamburg-Amerika Linie an ihre Capitäne betr. die freiwillige Weiterversicherung der Schiffsführer. Das Circular ist die Abschrift einer Antwort, die ein Capitän der Rhederei auf vorherige Anfrage von der Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in Lübeck erhalten hat. Den Schiffsführern wird gerathen, sich Quittungskarten ausstellen zu lassen und selbst Marken — mindestens zwanzig innerhalb zweier Jahre einzukleben. Von der Deputation für Handel und Schiffahrt ist auf eine Eingabe des Vereins, in der die Auslegung einer Gasboje bei Mittelgrund und eine Aenderung in der Befuerung des dritten Elbe-Feuerschiffs angeregt war, in abschlägigem Sinne geantwortet. Motivirt wird dieser Standpunkt u. A. damit, die Boje müsste im Winter eingezogen werden; die Verankerung der Boje würde ver-

sanden und in Folge dessen die Kette bald abstossen; eine Controle über regelmässige Beleuchtung der Boje lasse sich von Cuxhaven aus nicht ausüben. Hierauf theilt der Vorsitzende das Ableben der Mitglieder Herren Capitän Heidorn, Spiessen, Scheitz und erster Officier Thormälen mit; das Andenken an die Verstorbenen wird in üblicher Weise geehrt. Aus der Unterstützungscasse werden der Wittve eines früheren Mitgliedes zweihundert Mark zugewendet. Nach Erledigung verschiedener interner Angelegenheiten wird erwähnt, dass seitens der Direction der Hamburger Fährdampfergesellschaft, infolge der Kritik des Vereins über mangelhafte Rettungskörper an Bord der einzelnen Fahrzeuge, beschlossen sei, in Zukunft die Rettungsgürtel zu verdoppeln. Die nächste Sitzung findet am 15. August statt.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Der Vorsitzende theilt uns mit, dass die zum 2. Juli anberaumte ausserordentliche Mitgliederversammlung nicht beschlussfähig war, wesshalb auch nicht in die Tagesordnung eingetreten werden konnte.

Eine neue Broschüre, die für den Bau- und Maschinentechniker von Interesse sein dürfte, ist bei der Academischen Buchdruckerei in München erschienen, sie bringt eine Abhandlung über die **Zoncafarbe**, in ihrer Anwendung als wetterfeste, rostschutzbildende Anstrichmasse, durch physikalisch-chemische Untersuchungen und photographische Reproduktionen geprüft von E. Baumann, München, nach den Angaben des Eisenbahnchemikers Dr. L. Eger, München. Die Untersuchungen behandeln zunächst den Werth der Zoncafarbe als Rostschutzanstrich und wurden dieselben zugleich auf die bis jetzt am meisten verwendeten Rostschutzfarben, nämlich: Schuppenpanzerfarbe von Dr. Graf & Co., Berlin, und Bessemerfarbe

von Rosenzweig & Baumann, Cassel, ausgedehnt. Die nach eingehender Prüfung durch Dauerversuche erzielten Resultate sind in Tabellenform vergleichsweise zusammengestellt, wobei sich ergab, dass die Zoncafarbe, sowohl gegenüber der Bessemerfarbe, als auch der Schuppenpanzerfarbe, in jeder Hinsicht günstigere Eigenschaften zeigte und sich als Anstrichmittel bester Qualität erwiesen hat. Es folgen in dem Büchlein sodann die Darstellung der photographischen Aufnahmen der ausgeführten Anstriche, wie sie sich bei der Einwirkung von Wasserdampf und den verschiedenen Säuren, sowie Rauchgasen etc. verhalten haben, wodurch klar ersichtlich, dass die Zoncafarbe bei allen diesen Versuchen fast unverändert geblieben ist, während die anderen Farbenanstriche mehrfache, zum Theil wesentliche Veränderungen erlitten. Ferner erstreckten sich die practischen Versuche auf Streichfähigkeit, Deckkraft und Elasticität und trug auch hier die Zoncafarbe den Sieg davon.

Auf Grund dieser überaus günstigen Resultate kann die Zoncafarbe, nach Ansicht des Verfassers, als hervorragendes Rostschutzmittel für Eisenconstruktionen, wie Brücken, Bahnsteighallen, Eisenbahnfahrzeuge, Schiffsbauten, bestens empfohlen werden.

Bekanntmachung.

Die Stelle eines Lehrer-Aspiranten an der hiesigen Navigationsschule — Gehalt $\text{M} 2400$ — soll besetzt werden.

Bewerber, welche die Berechtigung zum Seeschiffer auf grosser Fahrt besitzen, wollen möglichst bald ihre Bewerbung, eine Abschrift ihrer Zeugnisse und ihren Lebenslauf dem Director der Navigationsschule einsenden, welcher die näheren Bedingungen angeben wird.

Hamburg, den 7. Juli 1900.

Die Deputation für Handel und Schiffahrt.

Draht-Seile

jeder Construction und
Qualität

für

Seilbahnen, Transmissionen, Bergwerke, Krannen, Flaschenzüge, Hängebrücken, Schiffstauwerk, Fährseile, Blitzableiter etc.

Drahtseilchen für Lampenaufzüge, Signale, Lüntewerk, Wäscheleinen.

Draht-Bendel sowie Stachel-Zaundraht mit 2 und 4 Spitzen.

Drähte jeder Qualität

verzinkt, verzinkt, verkupfert, lackirt.

Als Specialität: Telegraphendrähte, Einfriedigungsdrähte, Zugbarrierendrähte mit höchster Bruchfestigkeit

Drahtstifte und Klammern in allen überhaupt vorkommenden Façons, auch verzinkt, verzinkt etc. fabrizirt die

Westfälische Draht-Industrie, Hamm in Westfalen.

Goldene Medaille

der

**intern. Schiffahrts-Ausstellung
Kiel 1896.**

G. H. Thyen, Brake (Oldenburg),
Schiffswerft,
Kesselschmiede, Maschinenfabrik.
Trockendock

340' lang, 42' Schleusenbr., 14' Wassertiefe.
Platz f. 4 Schiffe zugleich. Dockbr. 100'.

Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg.
Scotts Code. — Fernspr.-Anschluss No. 7.



Pietzschkes
Deutscher
Elast. Kalfaterleim
(Marine-Glue)
für Schiffsdecks
schwarz und hell.
Alleiniger Fabrikant:
Paul Pietzschke, Hamburg, Cremon 10.

Blei in Barren

zu verkaufen, in Parteen von 25 tons an
aufwärts. Korrespondenz in Englisch.

H. B. Barnard & Sons,
144, Lambeth Walk, London S. E.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 29.

Hamburg, den 21. Juli.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren. (Schluss.) — Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung. — Ueber Skorbut und Beriberi an Bord. — Jahresbericht der Handelskammer zu Altona. — Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen im Jahre 1899. — Seeamtsverhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Die an anderer Stelle veröffentlichte Seeamtsverhandlung, betr. den **Unfall** des Oldenburger Dampfers „**Portimao**“ bei Hyllekoog auf **Laaland** wird den Befürwortern einer besseren Befuerung des Fehmarn-Belt als werthvolles Material höchst willkommen sein. Der letzte Bestecksort war die Heultonne im Fehmarnbelt, von dort wurde SOzO $\frac{1}{2}$ O missw. gesteuert, ein Curs, der gut von der Laalandküste freigeht. Nach 1 $\frac{1}{2}$ Stunden musste schon eine Cursänderung um 5 Strich südlicher stattfinden und doch stiess das Schiff zehn Minuten später bei Hyllekoog auf Grund. Die Strandung wäre wahrscheinlich vermieden, bei besserer Befuerung des Fehmarnbelts. Hätte der wachhabende Steuermann an einem weitsichtbaren Seezeichen, östlich von der Boje, durch wiederholte Peilungen sein Besteck ergänzen können, so wäre er sich bald klar geworden, dass der Curs ihn zu dicht nach Laaland setzt. Da die NO-Küste der Insel Fehmarn aber nur durch das Feuer von Marienleuchte, ein Feuer IV. Ordnung, markirt ist, war nach Passiren der Boje jede Besteckserneuerung ausgeschlossen. Auch das von der preussischen Regierung in Aussicht gestellte Feuer auf Staberhuk, der SO-Spitze der Insel, würde im vorliegenden Falle wenig genützt haben. Erfolg verspricht nur die Auslegung eines Feuerschiffs auf Puttgarden-Riff. Die Strandung des „Portimao“ bei Laaland beweist abermals die Nothwendigkeit einer besseren Befuerung entweder des

Fehmarn-Beltes oder der dänischen Insel Laaland. Da das Deutsche Reich ein grösseres Interesse als Dänemark daran hat, wenn Schiffe, welche den Weg durch den Kaiser Wilhelm-Canal der Route um Skagen vorziehen, eine gut befeuerte Fahrstrasse benutzen können, glauben wir schon im Interesse eines weiteren Gedeihens unseres grossen Canals abermals die Auslegung eines Feuerschiffs auf Puttgarden-Riff befürworten zu müssen. Hinter diesem Wunsch stehen einige geschlossen der Deutsche Nautische Verein und der Verband Deutscher Seeschiffvereine, welche bis jetzt Jahre lang vergeblich um eine bessere Befuerung des Fehmarn-Beltes petitionirt haben.

Wir loben zur Zeit in einer wahren **Hochfluth** von **Arbeiterausständen** im Seeschiffahrtsbetriebe und dessen verwandten Gewerben. Da die allgemeine Geschäftslage, laut Jahresbericht der meisten Rhedereien und Werften, günstig genannt werden darf, wird die Behauptung, dass gute Conjunctionen Lohnbewegungen zu begünstigen vermögen, kaum auf Widerstand stossen. Es liegt in der Natur der Verhältnisse selbst, dass es so ist. Kann der Arbeitgeber am Ende des Geschäftsjahres von Ueberschüssen sprechen, so ist von vornherein der Boden für erhöhte Lohnforderungen vorbereitet und, im Sinne der Arbeitnehmer, die Befürchtung ausgeschlossen, wegen Goldmangel ihre Wünsche unberücksichtigt zu sehen. Dass eine solche Entgegnung auch garnicht oder doch sehr selten gemacht wird, geht daraus hervor, dass Lohnerhöhungen

verschiedentlich dort gewährt sind, wo die Arbeiter, ehe sie zu erhöhten Lohnforderungen schritten, ihre Wünsche den Arbeitgebern in einer Form unterbreiteten, die einen Ausgleich ohne feindseligen Beigeschmack ermöglichte. Mit anderen Worten: So lange es sich um eine reine Lohnfrage handelte, haben die Arbeitnehmer ihre Wünsche — falls diese nicht übertrieben waren — meistentheils sofort erreicht, weniger dagegen dann, wenn die Lohnbewegung nur der Vorwand zu einer im Voraus beabsichtigten Kraftprobe war. Als Beweis für die erste Eventualität mag die unlängst erfolgte Lohnerhöhung der Hamburger Matrosen und Heizer und der in Lübeck zwischen Rhedern und Mannschaften erfolgte beiderseits befriedigende Ausgleich gelten, als Beleg für die andere Annahme dagegen spricht die bedingungslose Niederlage der Dockarbeiter in London, also der endgiltige Sieg der Shipping Federation gegen die unter Havelock Wilson stehenden Gewerkschaftsvereine. Im Absterben befindet sich anscheinend auch der in Rotterdam seit einigen Wochen herrschende Ausstand der Hafenarbeiter. Ihre dereinstigen Collegen in diesem Kampf, die Dockfuhrleute, haben bereits ohne nennenswerth erreichte Concessionen die Arbeit wieder aufgenommen. Zur zweiten Kategorie, also der Arbeiterausstände, die eine Kraftprobe darstellen, gehört auch der noch nicht erledigte Strike der Hamburger Dock- und Werftarbeiter. Er wäre zweifellos vermieden worden, hätten die Ausständigen ihre Wünsche in einer solchen Form vorgebracht, wie sie erste Vorbedingung für einen gütlichen Ausgleich ist. Das war leider unterblieben. Die Folgen müssen sich die Strikenden nun selbst zuschreiben, wollen sie nicht Diejenigen verantwortlich machen, welche durch gewerbsmässiges Aufhetzen die Lohnbewegung in das jetzige Stadium gebracht haben. Entgegen der allgemeinen Regel ist nun aber kürzlich in Copenhagen eine Angelegenheit beendet worden, welche einem Strike so ähnlich sieht, wie ein Ei dem andern. Es handelt sich nicht um eine Lohnbewegung sondern um den Conflict in der Vereinigten Dampfergesellschaft in Copenhagen zwischen dem gesammten Bureaupersonal, den Steuerleuten und Maschinisten einerseits und dem leitenden Director der Rhederei andererseits. Die Ersteren hatten eine Niederlegung ihrer Functionen in Aussicht gestellt, falls der Director nicht seines Amtes enthoben würde. Obgleich sich der Verwaltungsrath nach langen eingehenden Berathungen für das vorläufige Bleiben des Directors entschied, ist die Antwort doch so formulirt, dass die vereinigten Angestellten ihren unternommenen Schritt, ohne der Uebertreibung gezeiht zu werden, erfolgreich nennen können. Der Verwaltungsrath giebt kund, er werde sich, falls der leitende Director gesundheitshalber einmal sein anstrengendes Amt nicht mehr

verwalten könne, bei Zeiten nach einer qualificirten Persönlichkeit als ev. Ersatz umsehen. Das heisst mit dürren Worten, Director Brandt wird bald aus »Gesundheitsrücksichten« seinen Abschied einreichen. — —

Wir erhalten aus Antwerpen von geschätzter Seite folgendes Schreiben:

»Dem **Comité Maritime International** ist officiell die Gründung eines österreichischen Vereins für internationales Seerecht bekannt gegeben worden. Präsident der Vereinigung ist Staatsminister Kindinger, Vicepräsident Herr Becker, der Präsident der Kaiserlichen Seebehörde in Triest. Die demnächst in Paris zusammentretende Conferenz verspricht recht zahlreich und gut vertreten zu werden. Zu Delegirten gewählt haben: »Chamber of Shipping of the United Kingdom«: Sir John Clover; »Lloyds«: Herrn Bias, ihren früheren Vicepräsidenten; der amerikanische Verein für internationales Seerecht: den amerikanischen Botschafter in Paris, Mr. Choate. Die Regierungen von Frankreich, Oesterreich, Norwegen, Russland, Japan und Mexico haben bereits den Wunsch ausgedrückt, die Conferenz durch officielle Vertreter beschicken zu wollen. Ueber den Inhalt der Tagesordnung ist vorläufig bekannt: Haftbarkeit der Rheder; Hilfs- und Bergelohn; richterliche Competenz in Collisionssachen.«

Ein kürzlich versandtes Circular des französischen Marineministers an die Behörden in den Seehäfen der Republik drückt aus, es sei die Aufmerksamkeit des Ministers auf die **Schwierigkeiten** gelenkt, welche französischen Rhedern entgegentreten, **Führer für ihre Segelschiffe zu finden**. Die Beschwerdeführenden glauben, der unliebsame Zustand könne durch Einrichtung einer unter staatlicher Aufsicht stehenden Stellenvermittlungsbehörde beseitigt werden. Dieses Institut müsste über Angebot und Nachfrage Listen führen und in stetem Connex mit Rhedern und Schiffen bzw. deren Vertretungen stehen. Der Minister scheint dem Vorschlage grosse Sympathie entgegenzubringen, denn er hat die maritimen Behörden angewiesen, mit den Handelskammern und anderen Vereinigungen zwecks Regelung der Beschwerde in Verbindung zu treten. Zu diesem Circular nimmt »Marine Marchande« das Wort. Das angesehene Blatt bestreitet die Nothwendigkeit der vom Minister angeordneten Maassnahmen, weil die im Circular aufgestellten Behauptungen den Thatsachen nicht entsprechen und weil durch Verwirklichung der ministeriellen Idee eine Verstaatlichung auch solcher Zweige der Handelsmarine hervorgerufen werde, die in jedem anderen Lande sich am Besten ohne Einmischung des Staates ent-

wickeln. Nach »Marine Marchande« besteht keineswegs ein Mangel an Schiffsführern, sondern ein Ueberfluss. Es giebt viele Seeleute, mit der staatlichen Qualification eines Schiffsführers versehen, denen es unmöglich ist, eine Stellung zu erhalten. Die meisten Rhedereien ergänzen ihre Schiffsführer aus dem Stab bewährter Schiffsofficiere — oder wenn die Rhederei an tüchtigen Schiffsofficiern keine Auswahl hat, wird die Ausfüllung einer Vacanz in der Weise geregelt, indem öffentlich Bewerber interessirt werden. So oft eine Rhederei zu diesem Mittel greifen musste, hat es an Applicanten niemals gefehlt. Sollte sich aber in einzelnen Häfen in wenigen Fällen doch ein Mangel an Schiffsführern geltend gemacht haben, so ist diese Calamität durch Vereinfachung der Prüfungsvorschriften zu beseitigen. »Zu viel Theorie, Mathematik und Astronomie, unter Verkennung der Wichtigkeit einer guten Kenntniss lebender Sprachen und tüchtiger Seemannschaft — daran leiden wir,« mit diesen Worten schliesst der Artikel. — Es ist eine merkwürdige Erscheinung. Wir in Deutschland, d. h. die praktischen Seeleute, machen ähnliche Vorschläge, damit das Angebot von Steuerleuten geringer werde, in Frankreich erwartet eine Zeitung, die nicht etwa im Sinne der Rheder redigirt wird, von der Modernisirung der Prüfungsvorschriften eine Zunahme des Angebots.

Die unter dem Namen »Bureau of Navigation« bekannte Behörde in Washington berichtet, dass die **amerikanische Handelsmarine** im letzten Fiscaljahr, welches am 30. Juni 1900 beendet war, um 417 034 gr. T. gewachsen ist; seit 1874, als die Handelsflotte um 437 846 T. vergrössert wurde, die höchste Zunahme. Bemerkt muss werden, dass der Zuwachs nicht allein aus Neubauten besteht. Die hawaiische Flotte mit 38 000 T. und eine Anzahl Schiffe, die in Puerto Rico beheimathet sind, kommen hinzu. Im Uebrigen gehörten zu Neubauten 483 Dampfer mit 213 052 T., 575 Segler und Leichter durch Segelkraft getrieben mit 92 625 T., ausserdem andere Leichter und Flussfahrzeuge mit 76 186 T. Die grössten Exemplare der neugebauten Dampfer finden nicht, wie man wohl annehmen müsste, im Seeverkehr Beschäftigung, sondern zum Waarenaustausch und der Personenbeförderung auf den Grossen Seen. Das grösste Schiff dieser Gattung, der Dampfer »J. Hill« übertrifft mit 6025 R.-T. das grösste Seeschiff den Dampfer »California« um mehrere hundert Tons. Weiter ist bemerkenswerth, dass unter den gesamten Neubauten von ca. 360 000 Tons nur ein einziges Schiff, der Dampfer »Maracaibo«, für den Ueberseeverkehr bestimmt ist, während die nicht für die Fahrt in den Grossen Seen ausersehenen Fahrzeuge, lediglich Küstenfahrt

betreiben sollen. Mit Genugthuung wird im Bericht weiterhin hervorgehoben, dass allein 98 der Neubauten mit 185 434 T. aus Stahl hergestellt sind; bei den übrigen Fahrzeugen war Holz als Baumaterial verwandt. Um eine solche für europäische Begriffe unverständliche Kundgebung beurtheilen zu können, muss gesagt werden, dass noch vor wenigen Jahren die Proportion von Stahl zu Holz 1 : 3 betrug, das Ergebniss des Berichtsjahres, wo die Stahlschiffe nach Maassgabe des Raumgehalts ca. 46 % der gesamten Neubauten umfassten, mithin ausserordentlich günstig war. Günstig insofern, als Stahlschiffe im Werth bedeutend höher als Holzschiffe stehen.

Eine nautische Musterschule vor hundert Jahren.

Von Dr. O. Fulst.

(Schluss.)

Im Jahre 1803, als Cassel zum zweiten Male geschäftsführender Director war, beschloss man die Schule dadurch für einen weiteren Kreis der Bremischen Bevölkerung nutzbringend zu machen, dass man angehenden Handwerkern, für die mathematische Kenntnisse Werth hatten, erlaubte, im ersten halben Jahre dem Unterricht beizuwohnen. Ob von dieser Einrichtung viel Gebrauch gemacht ist, lässt sich, da die Matrikel der nächsten Jahre nicht mehr vorhanden sind, nicht mehr sagen.

Um die Existenz der Schule auch für die Zukunft zu sichern, wurde in Erwägung gezogen, ob es nicht rathsam sei, ein eigenes Schulhaus zu erbauen, was auch deshalb nothwendig wurde, weil sich die Räume im Hause Seefahrt als zu klein erwiesen. Man wandte sich daher mit der Bitte an den Senat, der Schule einen der Stadt gehörigen Platz für den Neubau einer Schule unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Der Senat war nicht abgeneigt, der Bitte der Direction zu willfahren und beauftragte eine Commission mit der Prüfung der Angelegenheit. Da es in jener Zeit aber nicht gelingen wollte, die nöthigen Mittel aufzutreiben, so ist der Plan nie zur Ausführung gelangt.

Die zu klein gewordenen Räume im Hause Seefahrt wurden aber aufgegeben und andere Zimmer, wie es scheint, im Hause des Zeichenlehrers der Schule, Jacquerye, zum Preise von 160 Thalern gemiethet.

Um dieselbe Zeit machte sich ein bedenkliches Erlahmen des Interesses an der Schule unter den Subscribenten, vornehmlich unter den Schiffscapitänen bemerkbar. Ein Theil weigerte sich die gezeichneten Beiträge weiter zu zahlen, wodurch ein nicht unbedeutender Rückgang in den Einnahmen eintrat, der allerdings vorläufig um so weniger bedenklich

war, als trotz alledem die Einnahmen die Ausgaben überstiegen und man ausserdem schon einen recht bedeutenden Reservefond angesammelt hatte. Immerhin gab das Abfallen der Schiffscapitäne, die sich fast ganz von der Schule zurückzogen, zu denken. Es musste vor allen Dingen untersucht werden, ob die Einrichtung der Schule selbst der Grund für diese Handlung war, ob die Schule, von der man so Vieles für die Praxis erhofft hatte, ihren Zweck auch wirklich erfüllte. Die von Cassel mit grossem Eifer angestellte Untersuchung ergab jedoch, dass diese Abneigung gegen die Schule, die fast in Feindschaft überzugehen suchte, aus kleinlichen Motiven entsprungen. Ein Hauptvorwurf, den man der Schule machte, war der, dass sie viel zu viel Geld koste, dass man mit geringeren Mitteln ebenso viel erreichen könne. Um das zu erzwingen, hielt man mit den Beiträgen zurück. Dann war aber auch der Umstand, dass viele der aus der neuen Schule hervorgegangenen Steuerleute die alten Capitäne an Kenntnissen weit überragten, bei vielen von diesen der Grund ihrer Abneigung gegen die Schule, in der statt Seeleuten »Gelehrte« gebildet würden — eine Erscheinung die sich später noch oft wiederholte. Die Verständigen unter den Schiffscapitänen standen der Schule aber nach wie vor sympathisch gegenüber und erkannten den Vortheil, den diese vorzüglich geleitete Schule darbot, dankbar an, so dass die Anstalt trotz der Ungunst der Zeiten auch fernerhin in schönster Blüthe stand.

Da traf sie das herbe Geschick, dass ihr eigentlicher Gründer, der Consul Cassel, die Seele des ganzen Unternehmens, der seine ganze Kraft eingesetzt hatte, diese Lehranstalt zu einer Musteranstalt zu machen, der mit Eifer und Verständniss der Schule die richtigen Pfade gewiesen hatte, plötzlich im Alter von 65 Jahren verstarb, zu einer Zeit, wo gerade ein Mann von seiner Thatkraft nöthig war, um seine Schöpfung, der von der Ungunst der Zeiten schwere Gefahren drohten, zu stützen und zu halten. (1807).

Zunächst ging die Schule ihren gewohnten Gang. Eine Aenderung trat erst ein als im Jahre 1809 in welchem Jahre die Verpflichtung der Subscribenten, Beiträge zu zahlen, erlosch. Lebensfähig blieb das Unternehmen auch dann, denn es vereinigten sich wieder eine grosse Anzahl von Interessenten, um das schöne Werk auch fernerhin zu erhalten. Dass in den damaligen unruhigen Zeiten, in denen Handel und Schiffahrt ganz darniederlagen, die Beiträge spärlicher flossen als früher ist nicht zu verwundern.

Wollte man die Schule auf die Dauer halten, so war man gezwungen, sie nach einem beschränkten Plane fortzusetzen. So konnte man hoffen, die Schule solange fortzuführen bis bessere Zeiten eine Reorganisation der Schule ermöglichten. Der Zeichen-

lehrer wurde entlassen, der Unterricht im Französischen wurde suspendirt und der ganze Unterricht auf die Erlernung der Steuermannskunst und der Muttersprache beschränkt. Die Miethwohnung wurde wieder aufgegeben und wiederum von dem Anbieten der Vorsteher der Seefahrt, ein Zimmer im Hause Seefahrt für den Unterricht zur Verfügung zu stellen, dankbar Gebrauch gemacht. Die Direction bestand forthin nur aus drei Mitgliedern; von den Gründern der Schule war nur Capitän Steengrafe dabei.

In dieser bescheidenen Gestalt wirkte die Schule weiter; aber die Zeiten wurden noch ungünstiger, als Bremen dem französischen Reiche einverleibt wurde und schwer unter der französischen Herrschaft zu leiden hatte. Die Beiträge der Subscribenten blieben aus — wer konnte in jener Zeit für einen solchen Zweck Geld geben? Aber noch war ein Fonds da, den man in besseren Zeiten angesammelt hatte. Aus diesem Fonds wurde die Schule unterhalten. Im Jahre 1812 versuchte man die französische Regierung für die Schule zu interessiren, indem man ein Programm der Schule in französischer Sprache erscheinen liess, in der die Vorzüge der Schule aufgezählt wurden. Es wurde besonders erwähnt, dass die Schule ihre Entstehung und Unterhaltung der Opferwilligkeit Bremischer Bürger verdanke, »die aber unglücklicherweise nicht mehr im Stande sind, die nöthigen Goldmittel aufzubringen, wenn die Regierung sie nicht unterstützt.« Vorgebens, die Regierung that nichts für die Erhaltung der Schule. Die Mittel waren erschöpft — die Schule musste eingehen, kurz bevor Bremen von der Fremdherrschaft befreit und die Schiffahrt, die Bremens Wohlstand neu begründen sollte, wieder eröffnet wurde, eingehen — um nie wieder zu erstehen.

Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung.

2. Die deutschen Werften.

Bei der hier folgenden Besprechung der Ausstellung deutscher Werften auf der Pariser Weltausstellung möge es gestattet sein, aus dem Schiffahrtspavillon überzugreifen, auf das Hauptgebäude der Ausstellung für Handelsschiffahrt.

Die deutschen Werften sind in beiden Gebäuden vertreten, und es empfiehlt sich daher, aus dieser Ausstellung nach Möglichkeit ein Gesamtbild zu schaffen; dasselbe bietet gleichzeitig den Vortheil, dass man wenigstens einiges über den deutschen Kriegsschiffbau sagen kann, der ja von Staatswegen in der Weltausstellung nicht vertreten ist.

An grossen Werften haben Ausstellungsobjecte geliefert der »Vulcan« in Stettin, F. Schichau

in Danzig und Elbing, Blohm & Voss in Hamburg und die Germaniawerft in Kiel.

Wer den ungeheuren Aufschwung des deutschen Schiffbaues in den letzten Jahren mit nur einiger Aufmerksamkeit verfolgt hat, der weiss, von welchem gewaltigen Einfluss derselbe auf die gesammte deutsche Industrie in der Gegenwart ist und voraussichtlich bleiben wird. Er weiss aber auch, dass der deutsche Schiffbau in der Gegenwart durch die in demselben sowie in seinen Hilfsindustrien beschäftigten Arbeiter einen überaus wesentlichen socialen Factor darstellt, bei welchem gerade die überseeischen Interessen Deutschlands in hervorragendem Maasse in die Erscheinung treten. Mit dem Steigen oder Fallen unserer Uebersee-Interessen ist der Schiffbau auf das Engste verknüpft und kaum irgendwo werden die Rückschläge auf die Arbeiterschaft so unmittelbar empfunden, wie gerade bei diesem Betriebe mit seiner ungeheuren Menge von Hilfsindustrien.

Dass unsere Werften sich zu der gegenwärtigen Grösse entwickeln konnten, verdanken dieselben in erster Linie dem deutschen Kriegsschiffbau. Das Reich mit seinen Bestellungen ist es gewesen, welches zuerst und nachhaltig den deutschen Schiffbau unterstützt und durch Bestellungen für die Kriegsmarine in den deutschen Werften den Keim zur gegenwärtigen Grösse gelegt hat.

Diese Thatsache darf nicht verkannt werden. Sie bedeutet einen aus der Staatsinitiative hervorgegangenen für unsere gesammte Entwicklung überaus wesentlichen Factor.

Von den hier genannten Werften haben drei ihre Entwicklungsgrundlage überhaupt im Kriegsschiffbau. Der »Vulcan« hat von Anfang an deutsche Kriegsschiffbauten überwiesen erhalten, dieselben zu vollster Zufriedenheit ausgeführt und sehr bald den Erfolg verzeichnen können, dass auch auswärtige Staaten, insbesondere China, auf seinen Hellingen Kriegsschiffe ersten Ranges in Auftrag gaben.

Die Werft F. Schichau ist in ihrer gegenwärtigen Grösse ganz und gar aus dem Kriegsschiffbau hervorgegangen. Ursprünglich Torpedowerft in Elbing, hat sie sich durch die zahllosen, auf das vorzüglichste ausgeführten Torpedobootbauten für Deutschland, die Türkei, China, Oesterreich und andere Staaten die Grundlage geschaffen, auf welcher die gewaltige Werft in Danzig, bestimmt für den Bau von Kriegs- und Handelsschiffen grösster Dimensionen, im Anfang der 90er Jahre entstanden ist.

Mit der Germaniawerft verhält es sich ähnlich, nur, dass hier der Torpedobootsbau nicht in Frage kommt.

Einen umgekehrten Entwicklungsgang hat nur die Werft von Blohm & Voss in Hamburg durch-

gemacht. Sie ist ursprünglich aus ganz kleinen Anfängen durch ihre Dock- und Reparaturanlagen hindurch zu einer Werft allerersten Ranges geworden, welche nach der glänzenden Ausführung von Arbeiten für die Handelsmarine zum Bau von Kriegsschiffen erst neuerdings herangezogen wurde.

Das heutige Gesamtbild der Werften mit ihren Ausstellungsobjecten spiegelt diesen Entwicklungsgang wieder.

Der »Vulcan« ist die erste Werft gewesen, welche, wie bekannt, grosse Bauten für die deutsche Handelsmarine überwiesen erhielt, nämlich durch den Norddeutschen Lloyd in Bremen den Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.« und durch die Hamburg-Amerika-Linie die ersten grossen Doppelschraubendampfer, welche in Deutschland überhaupt gebaut wurden: »Augusta Victoria« und »Fürst Bismarck.«

Diesen Bauten aber folgten nach einer vorzüglichen Fertigstellung bald eine derartige Menge von Aufträgen, dass die Werft sich zu ihrer heutigen Grösse und Bedeutung entwickeln konnte.

Unter diesen Bauten sind von typischer Wichtigkeit die beiden Dampfer der Barbarossa-Classe des Norddeutschen Lloyd: »Friedrich der Grosse« und »Königin Louise«, und der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse«, der bekanntlich gegenwärtig noch die führende Stellung unter allen Dampfern der Gegenwart durch Grösse, Schnelligkeit und Ausstattung einnimmt. Dem »Kaiser Wilhelm der Grosse« ist die »Deutschland« für die Hamburg-Amerika-Linie von ungefähr denselben sogar noch etwas grösseren Dimensionen wie »Kaiser Wilhelm der Grosse« gefolgt, deren erster Reise über den Ocean man gegenwärtig mit begreiflicher Spannung entgegensieht. *)

Die Modelle aller dieser Bauten des »Vulcan« finden sich theils im Schiffahrtspavillon, zum andern Theil in dem Gebäude für Handelsschiffahrt. Daneben eine Reihe Kriegsschiffbauten, unter denen die Modelle der »Weissenburg«, der grossen Kreuzer für die deutsche Marine und der chinesischen Panzer hervorzuheben sind.

F. Schichau bringt neben einer sehr bedeutenden Zahl von Modellen der für die Marinen verschiedener Länder ausgeführten Torpedoboot- und Torpedobootszerstörer älterer und neuerer Typen die Modelle des für den Norddeutschen Lloyd erbauten Doppelschraubendampfers »Grosser Kurfürst«, eines Schiffes nach der Art der Barbarossa-Classe, aber in noch grösseren Dimensionen, mit einer Wasserverdrängung von etwa 17 000 Tons,

*) Dieser Artikel wurde geschrieben, als »Deutschland« noch auf der Oder lag. Heute ist bekannt, dass der Riesenschnelldampfer von Cherbourg nach New-York eine Durchschnittsfahrt von 22.5 Seemeilen hinterlegt und somit einen Record geschaffen hat. D. R.

ferner das Modell des Doppelschraubendampfers »Kaiser Friedrich III.« neben Modellen grosser Kriegsschiffbauten.

Die Werft von Blohm & Voss ist mit der Veranschaulichung einer vom schiffbautechnischen Gesichtspunkte überaus interessanten bisher einzig dastehenden Arbeit vertreten, d. i. die Verlängerung des Reichs-Postdampfers »Preussen«.

Bereits früher sind in England Verlängerungen von Schiffen ausgeführt worden, aber immer in verhältnissmässig kleinem Maassstabe. Bei der Verlängerung der Reichspostdampfer »Bayern«, »Sachsen« und »Preussen« handelte es sich dagegen bei den beiden ersteren Schiffen um eine Verlängerung um 50, bei der »Preussen« sogar um 70 Fuss.

Zu diesem Zwecke wurden die Schiffe im Schwimmdock aus dem Wasser gehoben, in der Mitte vor der Maschine von oben bis unten durchgeschnitten, das Vordertheil um die entsprechende Länge, 50 resp. 70 Fuss, auf hydraulischem Wege vorgezogen und das neue Compartment hineingebaut. Ein sehr grosses Modell des riesigen Schwimmdocks mit dem auseinander geschnittenen Dampfer darin veranschaulicht in der Ausstellung den Hergang der Sache.

Das Modell des Schlachtschiffes »Kaiser Karl der Grosse« legt Zeugniß von dem Können der Werft im Kriegsschiffbau ab.

Die Germania-Werft endlich veranschaulicht durch mehrere Kriegsschiff-Modelle die Ausdehnung ihrer gegenwärtigen Thätigkeit.

Ueber Skorbut und Beriberi an Bord.

Von Hafenarzt Dr. Nocht.

Wenn ich mir hier zu einigen Bemerkungen über das Vorkommen von Skorbut und Beriberi an Bord unserer Handelsschiffe das Wort erbitte, so halte ich mich dazu aus dem Grunde für berechtigt, weil ich seit Jahren über den Umfang und die Entstehungsgeschichte dieser Krankheiten auf den im Hamburger Hafen verkehrenden Schiffen eingehende Erhebungen anstelle und auch die meisten von den Leuten, die noch mit den Erscheinungen dieser Krankheiten befaßt hier ankommen, selber behandle. Die »Hansa« hat dem Auftreten dieser Krankheiten an Bord von Schiffen von jeher grosse Aufmerksamkeit geschenkt und in ihren letzten Nummern wieder seeamtliche Verhandlungen darüber veröffentlicht und daran Bemerkungen geknüpft, die von grosser Tragweite sind. Ich möchte mich nun hier über einige dabei besprochene Dinge äussern, die meiner Ansicht nach dringend grösserer Klarstellung bedürfen.

Erstens handelt es sich um das in der letzten Zeit anscheinend immer häufiger beobachtete Auftreten von Massenerkrankungen an Beriberi an Bord von Segelschiffen. Die Beriberi-Krankheit ist durchaus nicht auf die Tropen beschränkt, sie hat in der That in den letzten Jahrzehnten eine zunehmende Ausbreitung erfahren, kommt sicher vielfach auf Schiffen vor, und wir hören in der neuesten Zeit sogar von eigenartigen Epidemien in Gefängnissen und Irrenanstalten in England, die

eine unheimliche Aehnlichkeit mit Beriberi haben. Nichtsdestoweniger spricht eine grosse Anzahl von gewichtigen Gründen dafür, dass die allermeisten Massenerkrankungen unter europäischen Schiffsbesatzungen auf Segelschiffen, die neuerdings als Beriberi aufgefasst worden, nicht dieser modernen Krankheit, sondern dem alten Feinde des Seemanns, dem Skorbut zugerechnet werden müssen. Ich will die Leser dieser nautischen Zeitschrift nicht mit ausführlichen differential-diagnostischen Erörterungen hierüber bebeligen, sondern an dieser Stelle für meine Ansicht nur solche Gründe anführen, die auch der Laie ohne weiteres würdigen kann. Die Beriberi-Krankheit ist eine sehr schwere, chronische Krankheit, bei der die Heilung, wenn sie überhaupt eintritt, sich nur ausserordentlich langsam, d. h. im Laufe von Monaten und Jahren vollzieht, auch wenn die Kranken dem Bereich der auf sie einwirkenden, äusseren, das Auftreten der Beriberi begünstigenden Schädlichkeiten entrückt sind. Bei den Massenerkrankungen auf den Segelschiffen aber, die ich hier im Auge habe, ist die Heilung der sog. Beriberikranken, soweit sie nicht auf der Reise gestorben waren, immer prompt nach wenigen Wochen erfolgt, nachdem die Patienten erst ausgeschifft und in andere Verhältnisse gebracht worden waren.

Auch aus der letzten, in der »Hansa« mitgetheilten, seeamtlichen Verhandlung über das Segelschiff »Dorothea« geht hervor, dass die wegen Beriberi in Punta Delgada ausgeschifften Kranken dort sich sämmtlich nach kurzer Zeit völlig erholt haben. Ich sehe hier verhältnissmässig häufig Segelschiffe ankommen, deren Mannschaft nach anderweitig gestellter ärztlicher Diagnose an Beriberi erkrankt gewesen sein sollte. Die meisten dieser Leute weigern sich regelmässig, noch ins Krankenhaus zu gehen, sie haben es auch nicht nöthig; denn sie sind zwar noch etwas schwach, aber sonst gesund. Und die, welche ich wirklich ins Hospital schicke, sind regelmässig von dort nach 8—10 Tagen geheilt entlassen worden. Wohl gemerkt, ich spreche hier von bestimmten Fällen von Massenerkrankungen auf Segelschiffen. Es kommen im Uebrigen genug wirkliche Beriberikranke, darunter auch deutsche oder überhaupt europäische Matrosen von Segelschiffen hier an. Diese bessern sich aber, wenn überhaupt, nur ganz ausserordentlich langsam, oft erliegen sie plötzlichen Rückfällen. Das ist mir aber bei den Leuten noch nie begegnet, die von jenen Massenerkrankungen stammten, die in den letzten Jahren so häufig Aufsehen erregten und u. A. dazu geführt haben, dass man, wie ich aus privater Mittheilung weiss, in Norwegen schon damit umgeht, eine staatliche Untersuchung über die Zunahme dieses asiatischen Eindringlings auf norwegischen Segelschiffen anzustellen.

Ein weiterer Grund für meine skeptische Auffassung dieser Vorkommnisse liegt darin, dass die Beriberikrankheit eine sehr vielgestaltige Krankheit ist und dass dort, wo es sich wirklich um massenhaftes Auftreten der Seuche handelt, neben den Krankheitssymptomen, die in den mir zweifelhaften Fällen an Bord ausschliesslich eine Rolle spielen, nämlich Schwellungen und Schwäche der Beine und des Körpers ganz regelmässig eine andere, die sog. »trockene« Form der Krankheit beobachtet wird, bei der jede Schwellung fehlt und die von vornherein mit Lähmung, Muskelschwund und Abzehrung verläuft. Es wäre im höchsten Grade auffallend, wenn bei den Massenerkrankungen an Beriberi auf Segelschiffen grade immer nur eine einzige und dieselbe Form einer sonst so ausserordentlich vielgestaltigen Krankheit auftreten sollte. Nach der in der seeamtlichen Verhandlung über die Elsflether Bark »Dorothea« wiedergegebenen Erklärung des Arztes in Punta Delgada (cf. S. 308 der »Hansa«) ist die Besatzung des Schiffes theils an Skorbut, theils an Beriberi erkrankt gewesen. Alle Kranken hatten mehr oder weniger stark angeschwollene Füsse und Beine, ein Matrose und ein Junge hatten ausserdem noch blauroth geschwollenes Zahnfleisch, Blutunterlaufungen und Blutungen. Diese Beiden

weder als skorbutkrank angesehen, die übrigen aber sollen Beriberi haben. Liegt es nicht viel näher, anzunehmen, dass alle Kranken an demselben Leiden erkrankt waren, dass aber die Krankheit bei den Leuten in verschiedener Intensität, bei einigen Leuten nämlich mit sämtlichen Symptomen des Skorbut, bei den anderen nur mit einem Theile dieser Symptome, nämlich der Anschwellung der Glieder ausgebildet war?

Ebenso wie man während einer Choleraepidemie jeden tüchtigen Durchfall auch ohne bakteriologische Diagnosa ohne weiteres als choleraverdächtig resp. als leichte Cholera ansehen muss und mit dieser Diagnose nicht erst wartet, bis sich der volle Schrecken des Cholerabildes ausgeprägt hat, muss man auch beim Skorbut zwischen typischen und weniger voll ausgeprägten Fällen unterscheiden und damit rechnen, dass beide Formen auf demselben Schiff zusammen vorkommen. Es ist durchaus nicht nöthig, dass alle Skorbutkranken geschwüriges Zahnfleisch haben. Auch kann man an dieser Krankheit sterben, ohne dass die Mundaffection während des Krankheitsverlaufes in bemerkenswerther Weise hervortritt. Umgekehrt aber wie bei Beriberi erholen sich die meisten Skorbutkranken sehr schnell, wenn sie noch rechtzeitig in ein gutes Krankenhaus oder überhaupt in bessere Pflege auf dem Lande gebracht werden. So lagen die Verhältnisse auf der Elsflether Bark »Dorothea« und so habe ich es bei meinen gesundheitspolizeilichen Revisionen auf fast allen den Segelschiffen gefunden, die im Hamburger Hafen ankamen, nachdem anderweitig erklärt worden war, dass auf diesen Schiffen Massenerkrankungen von Beriberi oder von Skorbut und Beriberi zugleich ausgebrochen sein sollten. Niemals habe ich unter den von diesen Schiffen stammenden Kranken oder Reconvalescenten die atrophische oder »trockene« Form der Beriberi beobachtet, auch die von den Ueberlebenden gelieferte Beschreibung der auf der Höhe der Krankheit während der Reise beobachteten Erscheinungen entsprach niemals dem Bilde dieser so häufigen Form der Beriberi. Immer handelte es sich lediglich um Schwellungen mit nachfolgender Schwäche der Glieder und alle Kranken, welche nicht auf der Reise oder unmittelbar nach der Ankuft der Schiffe in einem Hafen gestorben waren, erholten sich schnell und vollständig nach ihrer Ausschiffung, oft sogar schon, nachdem im Hafen frischer Proviant eingenommen und verausgabt war.

Noch vor wenig Jahren wäre es Niemandem eingefallen, diese Schwellungs- und Schwächezustände, auch wenn dabei Zahnfleischaffectionen fehlten, als Beriberi zu bezeichnen und namentlich dann nicht, wenn andere kranke Gefährten an Bord ausser diesen Schwellungen auch Mundfäule aufwiesen. Damals nannte man solche Fälle überall mit ihrem richtigen Namen Skorbut. Auch heute noch werden sich die meisten Aerzte hüten, unter diesen Umständen die Diagnosa »Beriberi« zu stellen; nur in zwei Häfen ist dieser Missbrauch eingedrungen, nämlich in Punta Delgada und Falmouth. Von dort kommen, wie Jeder, der sich der Mühe einer Prüfung der in den letzten Jahren seeamtlich verhandelten Fälle unterziehen will, finden wird, fast alle die Segelschiffe mit Massenerkrankungen von Beriberi an Bord und es kann nur auf eine Liebhaberei der dortigen Aerzte zurückgeführt werden, dass man dort alles, was man früher und jetzt noch an allen anderen Orten für Skorbut erklären muss, als Beriberi angesehen wissen will.

Nun zu einer anderen Frage, nämlich der nach der Ursache des Skorbut und der sogenannten Beriberierkrankungen an Bord unserer Segelschiffe. Von der Ursache und der Art der Entstehung der wirklichen Beriberi wissen wir so gut wie gar nichts. Es giebt allerdings eine Reihe von Gründen, die dafür sprechen, dass wir es auch hier mit einer Infectiouskrankheit zu thun haben. Welche Art aber die Infectiouserregger sind und wie sie in den Körper eindringen, darüber

fehlt uns trotz der auf Seite 308 der »Hansa« erwähnten Pekelharing'schen Untersuchungen noch durchaus jede Kenntniss. Was den Einfluss der Ernährung dabei anlangt, so wird behauptet, dass überwiegende Reismahrung den Ausbruch der Krankheit begünstigt. Fest steht, dass die Krankheit in der japanischen Kriegsmarine erheblich nachgelassen hat, seit man dort eine bessere Verpflegung der Mannschaften eingeführt hat. Zugleich hat man aber dort auch die übrigen, hygienischen Verhältnisse (Wohnung, Kleidung usw.) verbessert und die in der Speiserolle eingeführte Aenderung bestand darin, dass man die grossen bei den Japanern üblichen Reisportionen und die massenhafte Zufuhr von Vegetabilien überhaupt erheblich zu Gunsten des Fleischconsums reducirte, also gerade umgekehrt verfuhr, wie wir dies für die Verhütung des Skorbuten für nöthig halten. Man darf aus den in der japanischen Marine gemachten Erfahrungen nicht schliessen, dass eine in irgend einer Hinsicht mangelhafte Ernährung bei der Entstehung der Beriberi eine wichtigere Rolle spielt als andere schwächende Momente (Ueberanstrengung, Durchnässung, Ueberfüllung der Wohnräume etc.). Alle diese Verhältnisse haben für diese Entstehung der Beriberi nur eine secundäre Bedeutung. In verschiedenen Gegenden der Erde gewinnt diese Krankheit an Ausbreitung, ohne dass irgend welche Veränderungen in der Ernährung und Lebensweise der Bevölkerung eingetreten wären.

Ganz anders liegen die Verhältnisse beim Skorbut. Zwar kennen wir die primäre Ursache und die näheren Vorgänge bei der Entstehung des Skorbuten auch noch nicht. Vieles spricht dafür, dass es sich beim Skorbut um eine chronische Vergiftung handelt, die mit oder ohne die Einwirkung kleinster, belebter Krankheitserreger zu Stande kommen mag. Aber wie dem auch sei, eine mehr als hundertjährige Erfahrung hat ausnahmslos gezeigt, dass die Entstehung des Skorbuten durch eine abwechslungsreiche und auskömmliche Ernährung sicher verhindert werden kann. Wenn nun in einigen Fällen von Skorbutausbrüchen an Bord die Seeämter keine Veranlassung gefunden haben, den Dauerproviant an Bord für verdorben zu erklären oder die ungenügende Verausgabung von Praeserven, Citronensaft usw. zu rügen, so genügt das doch nicht, um eine vieltausendfältige Erfahrung zum alten Eisen zu werfen und zu behaupten, dass der Skorbut als Massenerkrankung durch Uebertragung und Ansteckung auch bei genügender Ernährung zum Ausbruch kommen könne. Man darf vielmehr daraus nur schliessen, dass die auf den Segelschiffen jetzt übliche Verpflegung doch nicht so abwechslungsreich und nicht so beschaffen ist, wie dies nöthig wäre, damit der Ausbruch des Skorbuten auf langen Reisen unter allen Umständen verhindert werde. Bei einer über das Niveau der üblichen Segelschiffverpflegung sich erhebenden Beköstigung an Bord gelingt dies nach allen Erfahrungen ganz sicher. Es wird also nur darauf ankommen, dass man sich überlegt, ob die Anzahl der durchschnittlich im Jahre in unserer Handelsflotte vorkommenden Skorbutfälle eine Verbesserung der üblichen Verpflegung an Bord wünschenswerth erscheinen lässt oder ob die Zahl dieser Erkrankungen gegenüber den Schwierigkeiten, die sich der Einführung einer besseren und abwechslungsreicheren Speiserolle für die Segelschiffe auf langen Reisen entgegenstellen, nicht genügend ins Gewicht fällt. Die weitere Erörterung dieser Verhältnisse würde jetzt hier zu weit führen, mir lag hier nur daran, für eine richtige Fragestellung einzutreten.

Das Trinkwasser hat weder mit der Entstehung der Beriberi noch mit der des Skorbuten etwas zu thun. Für den Skorbut spricht sich ein in den Seeamtverhandlungen mehrfach erwähntes Gutachten des Kaiserlichen Gesundheitsamtes in demselben Sinne aus. Uebrigens würde ich es von einem Hygieniker und Bakteriologen für leichtsinnig halten, wenn er anerkennen wollte, dass der Beweis für die in der »Hansa« mehrfach erwähnte Behauptung, dass das in Punta Arenas

eingenommene Trinkwasser in einem Falle menschliche Fäkalien enthalten habe, auch nur mit annähernder Sicherheit geführt sei. Nach den im 12. Bande der »Entscheidungen des Oberämter des deutschen Reiches« (S. 337) gemachten Mittheilungen stammte das fragliche Trinkwasser von der Bremer Bark »Hedwig«. Die untersuchte Probe war in Talkahuana entnommen und in Valparaiso chemisch und bakteriologisch geprüft worden. Dabei war der »Dickdarmbacillus« (*Bac. coli communis*) in dem Wasser gefunden und daraus geschlossen worden, dass das Wasser mit menschlichen Fäkalien verunreinigt war. Eine spätere Untersuchung in Bremen hatte ein vollständig negatives Resultat. Der »Dickdarmbacillus« kommt nun zwar ganz regelmässig in den menschlichen Fäkalien, aber auch sonst überall in der Natur vor und wenn sich ein Trinkwasser nach andern Rührungen hin chemisch und bakteriologisch als rein erweist, so genügt der Nachweis dieses Bacillus allein noch lange nicht, um das Wasser als mit menschlichen Fäkalien verunreinigt zu characterisiren. Ausserdem konnte der Bacillus, der garnicht selten auch in ganz unschädlichem Trinkwasser gefunden wird, noch in den Resten von älterem Wasservorrath vorhanden gewesen sein, die mit dem in Punta Arenas aufgefülltem Wasser vermischt wurden. Solche Reste sind ja in jedem Trinkwassertank vorhanden, der nicht vor seiner erneuten Auffüllung gereinigt und neu cementirt wurde. Mit bakteriologischen Befunden ist es eine eigene Sache. Wenn Jemand behauptet, eine tote Ratte in einem Wassertank gefunden zu haben, so wird man ohne weiteres annehmen dürfen, dass der Finder im Stande ist, eine tote Ratte von anderen Gegenständen zu unterscheiden und dass die Ratte auch wirklich aus dem Tank herausgefischt worden ist. Um aber bakteriologische Befunde sicher zu stellen und richtig zu beurtheilen, ist eine grosse Anzahl ganz besonderer Vorsichtsmaassregeln nöthig, z. B. auch bei der Entnahme der Wasserproben und ihrer Einfüllung in sterile, ausgeglühte Flaschen. Da wir leider noch lange nicht so weit sind, dass man die Beobachtung aller dieser Vorsichtsmaassregeln bei allen Wasserentnahmen und bakteriologischen Trinkwasseruntersuchungen ohne weiteres voraussetzen darf, so muss vorläufig jedes bakteriologische Gutachten — es sei denn, dass es von einer unumstritten ersten Autorität stamme — für unzuverlässig gelten, in dem nicht alle Vorsichtsmaassregeln, die angewendet wurden, um die Untersuchung einwandfrei zu gestalten, ausführlich beschrieben sind und jeder Kritik Stand halten. Nach den auf S. 339 des 12. Bandes der »Mittheilungen des Oberseamtes etc.« gemachten Angaben ist es ausserordentlich unwahrscheinlich, dass das in Punta Arenas an Bord der »Hedwig« gebrachte Trinkwasser mit Fäkalien verunreinigt war, da das Wasser aus einem artesischen Brunnen stammte und in geschlossenen, eisernen Tanks an Bord des Segelschiffes gebracht worden war.

Hamburg, den 11. Juli 1900.

Jahresbericht der Handelskammer zu Altona.

Nach der statistischen Uebersicht betrug die directe See-einfuhr in Altona:

	im Werthe von
im Jahre 1899: 217 868 T. à 1000 kg	24 207 168 M
gegen 184 714 » à 1000 »	24 373 027 »
im Jahre 1898,	
demnach 1899 mehr 33 154 T.	
Ferner betrug die directe Seeausfuhr:	
	im Werthe von
im Jahre 1899: 48 029 T. à 1000 kg	20 157 222 M
gegen 45 681 » à 1000 »	15 839 429 »
demnach 1899 mehr 2 348 T.	

Es ist jedoch hierbei immer zu betonen, dass die meisten Waaren nicht direct, sondern über den Hamburger Freihafen abgefertigt werden und daher in den obigen Zahlen nicht mit enthalten sind.

Der Verkehr an den Quaianlagen im Altonaer Hafen hat sich im Vorjahre erfreulicherweise etwas gehoben, wie aus nachfolgender Gegenüberstellung der beiden letzten Jahre ersichtlich ist.

Im Jahre 1899 benutzten 167 Seeschiffe mit ca. 56 294 T. Ladung gegen 144 Seeschiffe mit ca. 49 581 T. Ladung im Jahre 1898 und ausserdem 226 Viehdampfer mit 24 888 Rindern, 10 Schafen, gegen 204 Viehdampfer mit 21 079 Rindern, 87 Schafen und 9 Pferden für die Altonaer Vieh-Quarantäne-anstalt im Vorort Bahrenfeld im Jahre 1898 die Quaianlagen, während die Gewichtsmengen der an den Quais bearbeiteten Güter 172 350 T. betrug, gegen 163 586 T. im Jahre 1898.

Dieser, wenn auch nur geringe Aufschwung des Güter- und Schiffsverkehrs ist durch den lebhafteren Verkehr in den beiden letzten Monaten des Berichtsjahres hervorgerufen und zum Theil eine Folge mehrfacher Benutzung der Quaianlagen seitens englischer Fischdampfer und zum anderen Theile der für die Flussschiffahrt ungünstigen Witterungsverhältnisse im Monat December. Der starke Eisgang in diesem Monat war nämlich der Leichterschiffahrt nach der Unterelbe, Krückau und Stör sehr hinderlich, infolgedessen vielfach Güter, die sonst auf dem Wasserwege befördert wurden, zur Versendung über die Altonaer Quais gelangten.

Es ist bedauerlich, dass nur derartige aussergewöhnliche Ereignisse einen lebhafteren Verkehr herbeizuführen vermögen und alle Bemühungen, einen entsprechenden Theil des gewaltigen Güterumschlages auf der Elbe über die Altonaer Quaianlagen zu leiten, an der Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung scheitern, die noch immer zögert, die zur gedeihlichen Entwicklung des Altonaer Hafenverkehrs notwendige Gleichstellung der Eisenbahnfrachtsätze für Altona-Quai mit denjenigen Hamburgs eintreten zu lassen.

Unter der Rubrik: Fischerei, Fischhandel und Flussschiffahrt, heisst es im Bericht:

Das Jahr 1899 kann im Allgemeinen für die gesammte Fischerei, sowohl im Dampfer- wie im Ewerbetrieb, als ein gutes bezeichnet werden. Dem Berichte der Fischauktionshalle Altona entnehmen wir die nachfolgenden Daten:

Der Umsatz, der im Jahre 1898 die Höhe von
M 1 993 632.37
erreichte, belief sich im Berichtsjahre auf .. M 2 340 827.64

so dass also gegen das Vorjahr eine Steigerung

des Umsatzes um M 347 195.27
stattfand. Bis zum October des Jahres fuhren 18 Fischdampfer regelmässig an die Altonaer Auctionshalle. In demselben Monat wuchs mit dem Ankauf eines Geestemünder Fischdampfers durch eine hiesige Rhederei die Zahl der regelmässig anlaufenden Dampfer auf 19.

Ausser diesen brachten noch Geestemünder Fischdampfer den Ertrag von 24 Reisen an den Auctionsmarkt.

Abgesehen von den vorgenannten regelmässig anlaufenden Fischdampfern liefen noch 1692 Seekutter mit Seefischen sowie 1273 Flussewer und 10 129 Jollen und Boote mit Flussfischen die hiesige Auctionshalle an. Mehr als die Hälfte des Ertrages dieser Fahrzeuge wurde hier am Platze theils durch die Fischer selbst, theils durch Platzhändler verkauft.

Die vier Logger der Altonaer Heringsfischerei-Gesellschaft »Elbe« brachten bei dem allgemein geringen Heringsfang in je drei Reisen insgesamt 2283 Kantje (Seepackung) oder 1811 handelsüblich gepackte Tonnen Heringe an den Markt, die zu durchweg guten Preisen in der Auctionshalle verkauft werden konnten. Leider sah sich die Gesellschaft,

im October zur Liquidation gezwungen. Die Logger gingen in den Besitz der Fischerei-Actien-Gesellschaft »Neptun« in Emden über. Nach den gemachten Erfahrungen war ein Betrieb mit nur 4 derartigen Fahrzeugen nicht durchführbar, da die grossen Unkosten für jedes Schiff die Rentabilität nicht nur in Frage stellten, sondern geradezu aussichtslos erscheinen liessen.

Die Glückstädter Fischerei-Actien-Gesellschaft hatte im verflossenen Betriebsjahre mit 14 Loggern einen Fang von 14 967 handelsüblich gepackten Tonnen Heringen zu verzeichnen, mithin durchschnittlich pro Logger 1 069 Tonnen, bei einer Fang- und Reisedauer von durchschnittlich 159 Tagen pro Schiff, gegen 661 Tonnen und 173 Tagen Reisedauer pro Schiff im Vorjahre.

Der Gesamterlös des Fanges betrug . \mathcal{M} 361 627,75, mithin durchschnittlich pro Logger . \mathcal{M} 25 830,55 gegen . \mathcal{M} 21 643,35 im vergangenen Jahre.

Trotz des grösseren Fangerlöses ist das Ergebniss des Geschäftsjahres nicht befriedigend gewesen. Denn infolge des grossen Fanges sanken die Preise bedeutend, während dagegen die Unkosten wuchsen. In den Octoberstürmen war ausserdem ein grosser Netzverlust zu verzeichnen, so dass trotz der Verwendung des Reservefonds von . \mathcal{M} 14 122,60 zur Deckung des Schadens beim Abschluss sich eine Unterbilanz von . \mathcal{M} 15 438,22 ergab.

Von der Reichsregierung wurde der Gesellschaft eine ausserordentliche Unterstützung von 14 000 . \mathcal{M} und zur Wiederherstellung des Netzreservefonds eine Beihilfe von 10 000 . \mathcal{M} zu Theil.

Die an Bord einzelner Logger befindlichen Dampfwinden bewährten sich so gut, dass noch weitere 4 Logger mit diesem Hilfsmittel ausgerüstet wurden.

Aus den Berichten über Flussschiffahrt geht hervor, dass die Kleinschiffahrt auf der Elbe sich einer allgemeinen Hebung erfreut. Einerseits dürfte die rege Bauhätigkeit von belebendem Einfluss sein, andererseits sind aber soviel verschiedenartige Ladungen zu angemessenen Frachtsätzen vorhanden, dass namentlich die Schiffer, deren Schiffe die für den Kaiser Wilhelm-Canal nöthige Grösse besitzen, recht gute Geschäfte machen. Als eine natürliche Folge dieser Wendung zum Besseren dürfte die Hebung des Schiffbaues auf kleineren Werften an der Elbe zu betrachten sein, die vor Allem mit dem Bau grösserer Besahnewer beschäftigt sind.

Der »Statistik« entnehmen wir über die Frequenz der Navigationsschule in Altona:

Jahr	Anzahl der				Prüfungen bestanden nach		
	Vorschüler	Steuermanns-schüler	Schifferschüler	Schüler über-haupt	zum Steuermann	zum Schiffer für grösse Fahrt	zum Schiffer für kleine Fahrt
1899	141	92	38	271	39	26	16
1898	107	80	54	250	40	47	18
1897	83	86	48	217	35	33	12
1896	46	69	46	161	33	35	8
Im Durchschnitt der Jahre:							
1891—95	49	69	45	163	29	29	10
1886—90	42	70	46	158	31	30	5

Die Hafeneinnahmen betrugen für das Jahr 1899/1900 . \mathcal{M} 68 083 gegen . \mathcal{M} 55 079 im Vorjahre.

Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen im Jahre 1899.*)

Häfen	Zahl der Schiffe	Eingang		Ausgang	
		Raumg. R.-T.	Darvon in Lad. Ball.	Zahl der Schiffe in Lad. Ball.	
Amle	83	13597	—	83	—
Blyth	162	113980	12	150	5
Cork	16	18058	13	3	6
Dover	5	1977	5	—	4
Manchester	101	46127	100	1	31
Middlesborough	260	146300	69	191	12
Milford	3	716	2	1	3
Shoreham	7	2035	7	—	6
Stockton on Tees	15	6450	14	1	—
Stornoway	5	704	3	2	—
Venedig	35	44347	34	1	12
Spalato	1	983	1	—	—
Narva	36	34331	9	27	6
Windau	44	22181	3	41	—
Soerabaya	25	39323	21	4	1
Corinto	26	50466	26	—	—
Macao	13	21547	13	—	—
Santa Elena	2	2972	2	—	1
Melbourne	60	203372	57	3	3
Burntisland	193	110245	—	—	—
Methil und Leven	309	173162	—	—	—
West-Wemyss	137	13315	—	—	—
St. Davids	44	13912	—	—	—
Charlestown	9	855	—	—	—
Hartlepool	68	46892	36	32	32
Tschifu	201	153857	150	51	76
Shanghai und Wusung	185	256571	177	8	12
Yokohama	62	148411	61	1	9
Zanzibar	98	162480	98	—	1
Schiffe europ. Bauart		2030	11515	Angaben fehlen.	
Deutsche Dampfschiffe		199	363295	198	43
Rio de Janeiro	1	1181	1	—	—
Levuka	47	136627	45	2	1
Sidney	15	8788	3	12	—
Fredrikshamn	99	45631	57	42	2
Kotka	18	22473	14	4	10
Salonik	8	9374	4	4	—
Nicolajew	2	2420	2	—	—
Beirut	1	4994	1	—	—
Tripolis (Syrien)	1	1602	—	1	—
Vancouver	44	84701	44	—	12
Callao	19	47463	19	—	—
Port Stanley	8	11697	8	—	1
Honolulu	194	194938	186	8	114
Amsterdam	2	1493	1	1	1
La Rochelle	10	807	10	—	10
Perth	15	2108	12	3	5
Poole	7	4433	7	—	—
Almeria	52	70342	50	2	5
Odessa	64	90195	64	—	—
Smyrna	42	64096	42	—	2
Bombay	50	37562	54	—	4
Tientsin	112	99777	105	7	19
Amoy	70	166311	68	2	12
Kobe	18	7397	9	9	1
Port Louis (Mauritius)	2	1165	—	2	—
Chatam (Neu-Braunschweig)	2	2442	—	2	1
Victoria (Britisch-Columbia)	2	—	—	—	—
Hamilton (Bermuda)	15	26338	1	14	—
Portland (Oregon)	41	74138	41	—	1
Guayaquil	131	272278	130	1	1
Valparaiso	183	135322	138	45	23
Hull	73	31354	73	—	16
Porto	53	36929	22	31	3
Santander	241	1070861	239	2	2
Las Palmas	283	104034	158	125	8
Libau	104	58734	102	2	30
Reval	4	9793	3	1	1
Padang	30	45685	29	1	4
Alexandrien	387	1070861	385	2	2
Port Said	14	14849	14	—	—
Bissao	1	1363	1	—	—
Sao Blas	16	30080	15	1	1
Sao Francisco do Sul	38	59143	—	—	—
Puerto Plata	119	204225	91	28	6
Rosario	—	—	—	—	—

*) Zusammengestellt aus den »Nachrichten für Handel und Industrie«.

Seeamtsverhandlung.

Seeamt zu Brake.*)

Unfall des Dampfers »Portimao«, Capt. Claassen. In der Nacht zum 15. Juni passirte man den Kaiser Wilhelm-Canal. In Holtenau verliess um 6,15 Uhr Morgens der Lootse das Schiff. Man steuerte auf Fehmarnbelt-Tonne. Der Wind war SW, das Wetter ruhig, die Luft etwas hässig. Um 8 Uhr übergab der Capitän dem Steuermann Wilms die Wache mit der Weisung, möglichst nahe an Fehmarnbelt-Tonne zu bleiben. Um 10,30 Uhr passirte man die Fehmarnbelt-Tonne in 1,5 Seemeile Entfernung. Gesteuert wurde SOzO $\frac{1}{2}$ Strich westliche Deviation auf Gjedser Feuerschiff. Um 12 Uhr merkte der Steuermann, dass das Schiff dem Lande näher war, als es nach dem Besteck sein sollte; er änderte daher den Curs S $\frac{1}{4}$ O. Nach etwa 10 Minuten berührte das Schiff den Grund. Der Capitän liess sofort Backbordruder geben, das Schiff schlug nach Süden herum und sass fest. Es war vorn und hinten flott, bei dem Arbeiten der Maschine drehte es sich, rund um, das Loth wies rund um das Schiff herum 22°, der Tiefgang des Schiffes betrug 18' 8". Nachmittags 4 Uhr kam der Switzerdampfer »Skandinavien« und erbot sich, das Schiff abzubringen. Es wurde ein Bergelohn von 35 000 \mathcal{M} vereinbart. Der Dampfer versuchte, das Schiff abzubringen, aber erfolglos. Man begann Ladung zu werfen. Am anderen Morgen um 3 Uhr fasste der Schlepper wieder an, das Wasser war inzwischen unruhiger geworden. Gegen 7 Uhr kam »Portimao« frei, und da sich zeigte, dass er kein Wasser machte, liess der Capitän das Schiff nach Copenhagen schleppen. Die Strandungsstelle befindet sich bei Hyllekop südlich von Laaland. Es sind vor dem Fall der »Portimao« drei Schiffe, nachdem schon wieder zwei Schiffe gestrandet. Es wird angenommen, dass sich hier Wracks befinden, darauf lassen auch die Beschädigungen der »Portimao« schliessen, die jetzt in Helsingör im Dock liegt. Es sind vorn am Steven mehrere Platten aufgerissen, sie zeigen scharfe Schrammen, die nicht auf Sandboden entstehen können. In der Mitte sind mehrere Platten eingebault. Die Reparaturkosten betragen 40 000 \mathcal{M} , die Rhederei rechnet den Gesamtschaden auf 95 000 \mathcal{M} . Der Reichscommissar hält es für wahrscheinlich, dass das Schiff auf ein Wrack gerathen ist. Wenn das Schiff sich südlicher befunden, als man angenommen, so ist das auf den Strom zurückzuführen; diesen hätte aber das Loth angezeigt, dass dieses nicht gebraucht worden, sei zu tadeln. Anträge werden nicht gestellt. Der Spruch des Seeamts lautet: »Am 15. Juni d. J. ist der Dampfer »Portimao« aus Oldenburg südlich von Hyllekoog auf Laaland festgerathen und am anderen Morgen, nachdem ein Theil der Ladung geworfen, mit Hilfe eines Bergungsdampfers erheblich beschädigt abgebracht. Das Festgerathen ist in erster Linie auf starke nördliche Stromversetzung zurückzuführen. Es wäre nicht erfolgt, wenn gelothet worden wäre. Der Steuermann A. Wilms aus Oldenburg glaubte dieses unterlassen zu dürfen, da er 1 $\frac{1}{2}$ Stunden zuvor ein sicheres Besteck gehabt und das Wetter gut war. Trotzdem ist ihm ein Tadel wegen Unterlassen des Lothens auszusprechen. Aus dem Befund des Schiffes im Trockendock zu Helsingör geht mit Sicherheit hervor, dass das Schiff nicht auf Sand gesessen, sondern auf einen festen Gegenstand, vermuthlich ein Wrack gerathen ist. Auffällig ist es, dass in letzter Zeit verschiedene Schiffe in dieser Gegend festgerathen; es wäre eine Verbesserung der Seezeichen an der Südküste von Laaland wünschenswerth.«

(W.-Z.)

*) Siehe „Auf dem Auszug“ Seite 137.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf der Neptunwerft, Rostock, lief am 14. Juli ein für die Neue Dampfer-Compagnie in Stettin bestimmter Stahl-Frachtdampfer »Baunummer 191« leicht und glücklich vom Stapel. In der Taufe erhielt der Dampfer den Namen »St. Petersburg«. Der aus bestem Siemens-Martinstahl erbaute Dampfer, der beim Germ. Lloyd die Classe 100 A L E führt, hat eine Tragfähigkeit von 4000 T. Es ist das grösste Schiff, das seither auf einer mecklenburgischen Werft erbaut ist. Die Dimensionen sind 337' 0" \times 44' 2" \times 21' 8". Der Dampfer »St. Petersburg« wird mit einer Tripleexpansionsmaschine von etwa 11 000 HP ausgerüstet; die Fahrgeschwindigkeit ist auf 10 $\frac{1}{2}$ Knoten bemessen; Cylinderdurchmesser 610 \times 1050 \times 1550 mm; Gesamthub 1000 mm; Kesseldruck 12 Atmosphären. Der neue Dampfer, der mit sechs Booten, darunter zwei metallene (Francis Patent), ausgerüstet wird, ist für Reisen in der Ost- und Nordsee, sowie im Mittelmeer bestimmt. Die Führung des Schiffes wird Capt. Buchholtz übernehmen.

Stapellauf. Am 12. Juli lief auf der Werft der Herren John Priestman & Co. in Sunderland ein für die Herren A. C. de Freitas & Co., Hamburg, erbauter grosser Vieh- und Frachtdampfer vom Stapel, der bei der Taufe den Namen »Pontos« erhielt. Das Schiff hat eine Länge von 446', eine Breite von 54' und eine Höhe von 39' und erhält die Maschine aus der Maschinenfabrik von Blair & Co., Stockton o/Tees, die 3000 Pferdekkräfte indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 $\frac{1}{2}$ Knoten verleihen soll. Der Dampfer hat eine Tragfähigkeit von 9500 Tons und wird 1000 Ochsen sowie 2000 Schafe auf dem Spardeck und Shelterdeck tragen. Zwei grosse Dynamos, die von den Herren Siemens & Halske, Berlin, geliefert werden, versehen das Schiff mit electrischer Beleuchtung sowie mit der nöthigen Ventilation, während 4 grosse Destillir-Apparate, die im Stande sind, täglich 120 000 Liter Seewasser in Frischwasser zu verwandeln, von Herrn Georg Niemeyer in Steinwälder hergestellt, das an Bord befindliche Vieh zu tränken bestimmt sind. 12 starke Dampfwinden befinden sich auf Deck vertheilt in der Nähe grosser Luken, um ein schnelles Laden und Löschen der Ladung zu besorgen. In der Mitte des Schiffes befindet sich eine 120 Fuss lange Brücke, auf der die sämtlichen Officierskammern aufgebaut sind und über diesen sind das Kartonzimmer sowie die Räume für den Capitän angebracht; der Dampfer erhält einfache und luftige, gut ventilirte Einrichtung für 12 Cajütpassagiere. Der Dampfer »Pontos«, das grösste Schiff der genannten Rhederei, wird der grösste der zwischen dem Continent und Südamerika verkehrenden Dampfer sein.

(B.-H.)

Probefahrt. Der auf der Bremerhavener Werft von G. Seebeck, A.-G., für Rechnung des Norddeutschen Lloyd und Rickmers Reismühlen erbaute neue Doppelschraubendampfer »Nuen Tung« machte am 10. Juli seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit der Auftraggeber verlief. Der Dampfer soll, wie der Name bereits erkennen lässt, in der chinesischen Küstenfahrt Verwendung finden. Seine Dimensionen sind: Länge 78,6 m, Breite 10,4 m und Tiefe 6,1 m, der Bruttorealmgehalt wird sich auf etwa 2000 Reg.-T. stellen, während die Tragfähigkeit bei 13 Fuss Tiefgang etwa 1350 Tonnen beträgt.

Probefahrt. Am 15. Juli machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. neuerbaute Dampfer »Faro« seine Probefahrt, die zur vollsten Zufrieden-

beit der Rhederei ausfiel. Die Abmessungen des Dampfers sind: Länge 210', Breite 31', Tiefe 20', Tiefgang 16' 3". Die Tragfähigkeit des »Faro« bei dem angegebenen Tiefgang beträgt 1500 T. incl. Bunker. Der »Faro« ist mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 450 indic. HP. ausgerüstet, die dem Dampfer beladen eine Schnelligkeit von 9 Knoten in der Stunde geben soll, auf der Probefahrt wurden mit leerem Schiff 10 1/2 Knoten in der Stunde durchschnittlich erreicht.

Probefahrt. Der auf den Oderwerken, Stettin, neuerbaute Dampfer »Hegedüs Sandor«, der von Swinemünde aus Probefahrten in See unternommen hatte, ist zurückgekehrt. Die Probefahrten sind in jeder Beziehung vorzüglich verlaufen und die contractlichen Leistungen nicht nur voll erreicht, sondern nicht unwesentlich überschritten worden. Das Schiff ist für den Personen- und Güterverkehr auf dem Adriatischen Meere bestimmt und für 74 Passagiere I. Cl., sowie zur Aufnahme von 400 T. Ladung eingerichtet.

Die Dampfyacht »Prinzessin Victoria Louise« der Hamburg-Amerika Linie, die auf der Werft von Blohm & Voß ihrer Vollendung entgegengeht, erhält zwei **Petroleum-Motorboote** als Beiboote für den Verkehr der Passagiere mit dem Lande in den Hafenplätzen, die das Schiff bei seinen Fahrten um die Welt anläuft. Diese Boote sind von Carl Meissner-Hamburg entworfen und geliefert und in Celebes-Takholz-Diagonal-Construction auf der Bootswerft von Heinrich Julius erbaut. Das erste Boot ist bereits abgeliefert, das zweite wird im Laufe dieses Monats folgen. Neu ist bei diesen Motor-Booten die Anordnung der Maschinenanlage unter einem seefesten Promenadendeck im Vorderschiff, Kajüte und offener Personenraum bilden eine getrennte Abtheilung für 24 Personen, in der von der Maschinenanlage nichts zu sehen noch zu merken ist. Unter den Bänken und unter dem Promenadendeck sind kupferne Luftkästen nach Vorschrift der See-Berufsgenossenschaft angeordnet, um diese Boote auch brauchbar für den Rettungsdienst zu machen. Die Vorrichtung zum Auf- und Absetzen ist dieselbe wie bei den Beibooten der Kaiserlichen Marine. Ein Zwillingsmotor von 6 Pferdestärken aus der Maschinenbau-Aktiengesellschaft Leipzig-Plagwitz und eine umsteuerbare Dreiflügelschraube, System Meissner, aus Special-bronze gefertigt, bilden die Maschinenanlage. Ein Ventilations-schornstein giebt den Booten das Aussehen von Dampfpiassee.

Vermischtes.

Neuorganisation des Maschinenpersonals der Kaiserlichen Marine. Die bereits seit Jahren geplante Neuorganisation des Maschinenpersonals der Kaiserlichen Marine ist durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 25. Juni d. J. angeordnet worden. In kurzen Zügen besagen die Bestimmungen für die neue Organisation das Folgende: Es bestehen fortan 2 vollständig von einander getrennte Laufbahnen: die Ingenieurlaufbahn und die Maschinistenlaufbahn. Entsprechend der völligen Trennung der Organisation beider Kategorien ist auch die Ergänzungsweise vollständig verschieden. Das Marine-Ingenieurcorps (die höhere Laufbahn) ergänzt sich aus dem Marine-Ingenieurunterpersonal, welches sich zusammensetzt: a. aus Marine-Ingenieur-anwärtern (Matrosen- der Obermatrosenrang), b. aus Marine-Ingenieurapplicanten (Maatenrang), c. aus Marine-Ingenieur-oberapplicanten (Obermaatenrang), d. aus Marine-Ingenieur-aspiranten (Deckofficierrang), e. aus Marine-Ingenieurober-aspiranten (Oberdeckofficierrang). Als Anwärter werden junge Leute nach Prüfung ihrer persönlichen, wissenschaftlichen und praktischen Geeignetheit eingestellt. Die Aufnahmebedingungen

sind: a. Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst, b. 30 monatige praktische Thätigkeit in Dampfmaschinenfabriken, solche in Schiffsmaschinenfabriken wird bevorzugt, c) Bestehen einer theoretischen und praktischen Eintrittsprüfung, d. Eintrittsalter nicht über 21 Jahre, e. Verpflichtung des Vaters oder Vormundes zur Gewährung einer Zulage von 40 M monatlich bis zur Beförderung zum etatsmässigen Marine-Ingenieur-applicanten (etwa 18 Monate lang), sowie zur Bestreitung der Kosten der ersten Einkleidung als Anwärter und Aspirant. — Einstellungsgesuche sind an die I. bzw. II. Werftdivision zu richten. Die Anmeldungen werden von besonderen Annahme-Commissionen geprüft. Der Ausbildungsgang ist folgender: a. Einstellung am 1. October, darauf 3 monatige militärische Ausbildung, b. erste technische Ausbildung während einer 9 monatigen Einschiffung auf den Schiffen des heimischen Geschwaders, am Schlusse Ablegung einer praktischen Prüfung und Beförderung zum Ingenieurapplicanten, c. 24 Monate Verwendung an Bord von Schiffen in Maschinistenmaatenstellen oder zwölfmonatige Ausbildung bei den Torpedoabtheilungen und zwölfmonatige Verwendung auf Schiffen, d. zwölfmonatiger Schulbesuch, darauf Ablegung der Aspirantenprüfung und Beförderung zum Marine-Ingenieuraspiranten, e. vier Jahre Dienstzeit als Marine-Ingenieuraspirant in Maschinistenstellen, davon event. ein Jahr Dienstleistung bei den Torpedoabtheilungen, f. einjähriger Schulbesuch der Ingenieurklasse. Nach Ablegung der Ingenieurprüfung Beförderung zum Marine-Ingenieur. Für die andere, die niedere Laufbahn bestehen im Wesentlichen die Bestimmungen, die bisher für das Maschinenpersonal gültig waren, nur sind den neuen Verhältnissen entsprechend die Anforderungen reducirt. Die Dienstgradbenennungen sind dieselben wie früher, nur heissen die Maschinisten-Applicanten bzw. Ober-Maschinisten-Applicanten jetzt Maschinisten-Anwärter bzw. Ober-Maschinisten-Anwärter. Zu dieser Kategorie gehört nun auch das vorläufig bei den Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen noch befindliche Feuermeisterpersonal, das nicht mehr ergänzt wird.

Hafenbauten in Libau. Der Hafen von Libau hat durch Ausbau eine bedeutende Verbesserung erfahren. Nach der Rhede zu sind Quaianlagen geschaffen worden und die Wassertiefe vor denselben und des Canals zu denselben ist bis auf 26 Fuss ausgebaggert worden. Hierdurch ist Schiffen bis zu 24 Fuss Tiefgang die Möglichkeit gegeben, in den Hafen einzulaufen und an den Quais anzulegen. Es ist dies der höchste Tiefgang, der in den russischen Häfen des Baltischen Meeres zugelassen wird. Die Fahrstrasse bei Riga hat nur beim Eingange in die Mündung der Düna eine Tiefe von 24 Fuss, weiter nach der Stadt zu aber nur eine solche von 22 Fuss. Bei Reval beträgt die Tiefe der Fahrtrinne 23 Fuss, und der Petersburger Seecanal ist nur 22 Fuss tief.

Anlage einer Schiffswerft in Spanien. In Sestao bei Portugalete, Bucht von Bilbao, wird eine Schiffswerft zur Reparatur und zum Neubau von Schiffen gebaut werden und zwar von einer Gesellschaft, die den Namen Compania Euskalduna führt. Das Capital dieser Gesellschaft, die bereits constituirt ist, beträgt 12 000 000 Pesetas, eingetheilt in Actionen zu 500 Pesetas, die auf den Inhaber lauten und übertragbar sind. Zur Zeit bedarf man indess nur erst die Hälfte dieses Capitals. Man betrachtet die Gründung dieser Schiffbauwerft in Nord-Spanien für einen grossen Fortschritt, indem z. B. allein die beiden Schiffsrheder Aznar und Sota jährlich für Reparaturen ihrer Schiffe 2 500 000 Pesetas an das Ausland bezahlt haben.

Kleine Mittheilungen.

Das Reichsmarineamt charterte vom Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie für die Beförderung des ostasiatischen Expeditionscorps zehn transatlantische Dampfer, und zwar vom Norddeutschen Lloyd die Dampfer »Aachen«, »Dresden«, »Halle«, »H. H. Meier«, »Rhein« und »Strassburg« und von der Hamburg-Amerika Linie die Dampfer »Adria«, »Batavia«, »Phoenix« und »Sardinia«.

(H. B.)

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 13. Juli abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung wurden zunächst 5 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Mitgetheilt wurde sodann, dass wiederum ein hochverehrtes Mitglied, der Steuermann A. Riel in Ausübung seines Berufes am Fieber verstorben sei. Die Anwesenden ehrten das Andenken ihres Kollegen durch Erheben von den Sitzen. Hierauf erfolgten die Berichte des Cassirers und des Verwaltungsrathes, welche als sehr günstige gelten konnten. Punkt 1. der Tagesordnung »Antrag des Verwaltungsrathes auf Abänderung der Geschäftsstunden am Bureau dahingehend, dass diese Geschäftszeit von Morgens 8 $\frac{1}{2}$ bis Nachmittags 5 Uhr dauern solle, wurde einstimmig angenommen. Ebenso Punkt 2 »Erhöhung des Gehaltes des Gehülfen des Vorsitzenden um \mathcal{M} 10.— monatlich«. Weiter wurde beschlossen, die Führung der Vereinsgeschäfte während der Vereinsferien dem Verwaltungsrath zu übertragen; derselbe erhielt für diese Zeit das Recht, seine Mitgliederzahl durch Beschluss zu ergänzen. Nachdem endlich noch beschlossen war, die Caution des Cassirers von \mathcal{M} 2500 auf \mathcal{M} 1000 zu ermässigen, wurden noch 3 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und hierauf die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Bei der Redaction sind in den letzten Wochen folgende Bücher eingegangen:

Leitfaden für die Unterweisung der Maschinisten-applikanten der Kaiserlichen Marine. — Auf Veranlassung des Reichs-Marineamtes herausgegeben.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin 1900. Preis \mathcal{M} 1.80.

Leitfaden für die Unterweisung der Heizer und Oberheizer der Kaiserlichen Marine. — Auf Veranlassung des Reichs-Marineamtes herausgegeben. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin 1900. Preis \mathcal{M} 1.20.

Was lehrt uns die Geschichte über die Bedeutung der Seemacht für Deutschlands Gegenwart. Von Prof. Dr. Diederich Schäfer. Verlag von J. F. Lehmann, München. Preis 60 ϕ .

Deutschlands Ruhmestage zur See. 20 Künstlerpostkarten. Zwei Serien zu 10 Blatt. Preis jeder Serie 1 \mathcal{M} . Verlag von J. F. Lehmann, München.

Karte der wirthschaftlichen Beziehungen der deutschen Küsten zum Meere. Mit statistischen Begleitworten 6 Nebenkarten. Bearbeitet von Paul Langhans. Gotha, Justus Perthes. Preis 1 \mathcal{M} .

Politisch-militärische Karte von Ostasien zur Veranschaulichung der Kämpfe in China, Korea und Japan bis zur Gegenwart. Mit 16 Nebenkarten und Begleitworten: Ostasien vom politisch-militärischen Standpunkte. Bearbeitet von Paul Langhans. Gotha, Justus Perthes. Preis 1 \mathcal{M} .

Die Kieler Woche. Herausgegeben von G. Lehmann-Felskowski. Illustriert vom Marinemaler Willy Stöwer. Verlag von Boll & Pickardt, Berlin 1900. Preis \mathcal{M} 1.50.

Die Deutschen im tropischen Amerika (Mexiko, Mittelamerika, Venezuela, Columbien, Ecuador, Peru und Bolivien). Mit Uebersicht über die wirthschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse dieser Länder. Von Dr. Wilhelm Wintzer. München, J. F. Lehmanns Verlag, 1900. Preis \mathcal{M} 1.40.

Bernpohl's Englisch-Englisches Wörterbuch nebst Formenlehre für Navigationsschulen, sowie Englisch-Deutsches seemannisches Wörterbuch, herausgegeben von Dr. Otto Fulst, Oberlehrer a. d. Seefahrtsschule zu Bremen. Fünfte Auflage. Verlag von M. Heinsius Nachflg., Leipzig 1900. Preis \mathcal{M} 4.60.

Berichtigung.

Auf Seite 305 der »Hansa« heisst es in dem Artikel »Das Seewesen auf der Pariser Weltausstellung« die Rhederei Rob. M. Sloman, Hamburg, unterhalte, ausser Mittelmeerfahrten, Fahrten nach der spanischen Küste, auch »gelegentlich« Expeditionen nach Nordamerika. Es muss statt gelegentlich — **regelmässig** heissen, denn zwischen Hamburg und New-York unterhält die »Union Sloman-Linie« eine regelmässige directe Dampfschiffahrt.

G. H. Thyen, Brake (Oldenburg),

Schiffswerft,
Kesselschmiede, Maschinenfabrik.
Trockendock

340' lang, 42' Schleusenbr., 14' Wassertiefe.
Platz f. 4 Schiffe zugleich. Dockbr. 100'.

Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg.
Scotts Code. — Fernspr.-Anschluss No. 7.

Blei in Barren

zu verkaufen, in Partien von 25 tons an aufwärts. Korrespondenz in Englisch.

H. B. Barnard & Sons,
144, Lambeth Walk, London S. E.

Genua (Italien).

Telegramme:
»Jesinghaus«.

W. JESINGHAUS & Co.

Schiffsmakler.

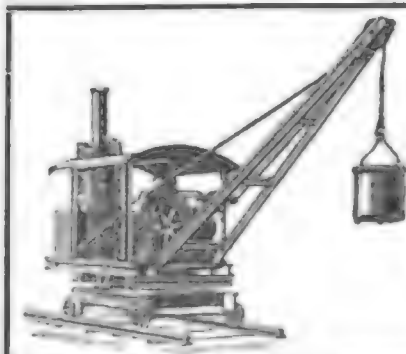
Charterung, Vercharterung,
An- und Verkauf von Dampfern und Seglern.

Willbrandt & Co.

Hamburg, Kajen 24.

Technische Artikel für Maschinen-
und Kesselbetrieb.

Reisert's consist. Maschinenfette,
Armaturen, Injectoren, Ejectoren,
Wasserreiniger etc. Propellerwellen-
bekleidungen Patent »Willenius«.
Isolirungen von Dampfkesseln und
Dampfröhren. Sohrmann's Patent-
Blei - Dichtungsringe. Manganesit-
Kitt, Universal-Packg. »Penetratum«
Härtepulver für Stahl und Eisen.
»Carbozink«, Kesselschuttmittel.
»Glyco«, Lagermetall.



Verbesserte patentirte
Priestman-Greifbagger
und fahrbare und feststehende

Dampfkrähne,
Dampfwinden und Dampfkabel

bauen als Specialität und halten auf Lager

Menck & Hambrock
Altona-Hamburg.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Goldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 30.

Hamburg, den 28. Juli.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts etc. — Stoppen bei Nebel. — Schiffswiderstand und Schiffsbetrieb auf dem Dortmund-Ems-Canal. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen.

Auf dem Ausguck.

Die locale Tagespresse bringt nachträglich Einzelheiten über jenen furchtbaren **Brand in Hoboken**, dem dreihundert Menschenleben zum Opfer gefallen sind und der einen Materialschaden von mehreren Millionen Dollar verursachte. Die Ankunft des Packetfahrtsliners »Phoenicia« im Hamburger Hafen, hat die Erinnerung an das schreckliche Unglück desshalb wieder aufgefrischt, weil die Besatzung dieses Schiffes vereint mit derjenigen des Schnelldampfers »Kaiser Friedrich« sich in hervorragender Weise an der Rettung von Menschenleben hervorgethan haben. Unter Leitung des Capitäns, Herrn Fröhlich, haben unsere tapferen Seeleute mit der Feuersbrunst gekämpft, um Collegen, um Landsleute, um Mitmenschen der schrecklichsten aller Qualen, dem Flammentode zu entreissen. Ihr edles, hochherziges Vorgehen hat Erfolg gehabt; leider aber nicht in dem Umfange, wie sie es glaubten und wünschten. Sie erwarteten von den Besatzungen der müssig und zahlreich an den Pierenden unter Dampf liegenden Schlepper unterstützt zu werden. Diese selbstverständliche Annahme musste eine furchtbare Täuschung erfahren. Ein Theil der Amerikaner war nicht nur nicht beim Rettungswerke behilflich, nein, sie thaten Alles, um die von unseren Leuten unter eigener Lebensgefahr gemachten Anstrengungen zu erschweren. Und warum, diese

verbrecherische Handlungsweise? Weil jene Empfindung, die den Menschen vom Thier unterscheidet, weil das Mitgefühl in ihrer Brust durch eine grenzenlose Begierde nach Gelderwerb erstickt war. Nur gegen klingende Münze wollten sie sich am Rettungswerke betheiligen, wollten Menschenleben bergen, die durch alle Reichthümer der Welt nicht ersetzt werden können. Erbärmliches Gesindel! Ein gütiges Geschick möge verhüten, dass man nicht auch bei uns einst das Geld in der Weise bewerthet, wie es im Lande des Dollars und der »Freiheit« längst geschieht. —

Wie wir erfahren, hat das **New-Yorker Departement für Docks und Ferries**, veranlasst durch den Brand in Hoboken, folgende Bekanntmachung erlassen:

»No person shall load, discharge or keep on any wharf, pier or bulkhead, or allow to remain on any lighter, barge or other craft moored to the wharves, piers, or bulkheads of the city, any cotton, turpentine, resin, hay, straw, excelsior, hemp, palm, fibre, seamoss, oil, or other inflammable merchandise, under penalty of not exceeding \$ 50 for each day or fraction of a day that such inflammable merchandise shall be permitted to remain as provided in this rule; such penalty to be recovered from the owner, lessee or occupant of any such pier, wharf or bulkhead.«

Die an anderer Stelle veröffentlichte Verhandlung vor dem Admiralitätsgericht in London zeigt rückhaltslos, dass nach Auffassung der englischen Richter die Maschine bei **nebligem Wetter**, wenn ein Signal vorderlicher als *dwars* gehört wird, **gestoppt** werden muss. Wir rathen den deutschen Capitänen ihre begreifliche Abneigung gegen diesen Stoppparagraphen aufzugeben. Es kommt ja doch nur darauf an, dass gestoppt wird. Wie lange der Maschinentelegraph auf »Halt« stehen bleibt, ist eine andere Frage. Sir Jeune sagt ja auch ausdrücklich, »man soll stoppen und dann vorsichtig weiter navigiren.« Wir erinnern, dass das Hamburger Seeamt genau dieselbe Ansicht im Falle »Pontos« c. »Star of New Zealand« vertreten hat. Hätten die Führer des »Pontos« bzw. des »Herrmann Koeppen« ihre Maschine gestoppt gehabt, sei es auch nur für wenige Minuten, das Urtheil beider Instanzen hätte anders gelautet, einerlei ob in beiden Fällen die Folgen dieselben geblieben wären. Beachtung verdient die Auffassung, welche Sir Jeune von dem Zwischensatz im Art. 16 »sofern die Umstände es gestatten« hat. In dieser Weise sind unseres Wissens die Worte noch nicht ausgelegt worden. Wir wiederholen: nach Sir Jeune's Ansicht können solche »Umstände« auf hoher See überhaupt nicht eintreten, sondern nur im Revier, wenn ein zur allgemeinen Fahrstrassenrichtung quer laufender Dampfer das Heck eines anderen passirt. Ob die Auffassung allgemeine Giltigkeit oder besser gesagt Anerkennung finden wird, scheint zweifelhaft. Vielleicht äussert sich gelegentlich einmal einer unserer Leser zu dieser Anschauung.

Der deutsche Schulschiff-Verein, der unter dem Protectorat und Vorsitz des Grossherzogs von Oldenburg im Anfange dieses Jahres gegründet ist, beabsichtigt im April 1901 das erste Schulschiff in Dienst zu stellen, das der Ausbildung von Schiffsjungen der Handelsmarine in einem Jahrescurso, sowie einer beschränkten Anzahl von Officieren der Handelsmarine in 4 Jahreskursen dienen soll. Das Schulschiff wird keine Fracht fahren, sondern allein der seemännischen und theoretischen Ausbildung dienen und zu diesem Zwecke etwa 7 Monate in der Nord- und Ostsee, die Wintermonate in südlichen Meeren (Mittelmeer, Westindien) kreuzen. Ausser dem Commandanten, der schon ernannt ist (Corvetten-Capitän a. D. Rüdiger), wird das Schiff 4 Officiere, einen Arzt und einen Zahlmeister fahren, deren Gehalt den Gehaltsstufen der grösseren Dampfer-Rhedereien entsprechen. Anmeldungen für die Stellen der Officiere, denen Abschriften der Zeugnisse und

ein Lebenslauf beizufügen sind, nimmt schon jetzt der geschäftsführende Vorsitzende des Deutschen Schulschiff-Vereins, Berlin NW., Lessingstrasse No. 6, entgegen, von dem auch die näheren Bedingungen der Anstellung zu erfahren sind. Die Bedingungen zur Annahme als Schiffsjunge sind an derselben Stelle zu erhalten; Anmeldungen für diese Stellen werden nicht vor dem 1. November angenommen.

Nach »Lloyds Register« bestand am 31. Juni 1900 die **Handelsflotte der Welt** aus 28 422 Schiffen mit 29 043 728 Tons Raumgehalt, gegen 1898 eine Zunahme um 370 Schiffe und 2 482 498 Tons. Diese bedeutende Räumtezunahme im Gegensatz zum geringen Wachsthum der Schiffsanzahl ist ein Beweis für den weiteren Rückgang der Segelschiffsflotte und für die Zunahme grösster Dampferexemplare. Folgende Zahlen mögen hierfür Beleg sein:

Segelschiffsbestand.

1900 — 12 524 Schiffe mit 6 674 370 T.

1898 — 13 351 „ „ 7 049 958 T.

Dampferbestand.

1900 — 15 898 Dampfer mit 22 369 358 T.

1898 — 14 701 „ „ 19 511 292 T.

Also eine Abnahme von 827 Seglern zu 375 588 T. und eine Zunahme von 1197 Dampfern zu 2 858 066 T. Da diese allgemeinen Zahlen zwar im Grossen und Ganzen den Entwicklungsgang der Welthandelsflotte nicht aber den der Handelsmarinen einzelner Nationen darstellen, ergänzen wir die gemachten Angaben durch nachstehendes Zahlenmaterial.

	Raumgehalt		Zunahme +
	1898	1900	Abnahme -
Ver. Königreich .	12 587 904	13 241 446	+ 653 542
Ver. Staaten . .	2 448 677	2 750 271	+ 301 594
Deutschland . .	2 113 981	2 650 033	+ 536 052
Norwegen . . .	1 643 217	1 640 812	- 2 405
Frankreich . . .	1 179 515	1 350 562	+ 171 047
Italien	855 478	983 655	+ 128 177
Russland	594 434	720 901	+ 126 467
Spanien	621 143	694 780	+ 73 637
Schweden	552 785	637 272	+ 84 487
Japan	472 053	574 557	+ 102 504
Holland	444 450	530 277	+ 85 827
Dänemark	422 856	519 011	+ 96 155
Oesterreich . . .	349 814	416 084	+ 66 270

Grossbritannien steht so fraglos an erster Stelle, dass man sich immer wieder wundern muss, wenn englische Blätter von der Gefahr sprechen, durch die deutsche Schifffahrt überflügelt zu werden, und deutsche Zeitungen schon den Zeitpunkt ausrechnen, an dem die englische Schifffahrt den zweiten Platz einnehmen wird. Aus der Gegenüberstellung geht nicht allein hervor, dass die englische Räumte noch beinahe 50 % des Raumgehalts aller Flotten darstellt,

sondern auch dass ihr Zuwachs in den letzten beiden Jahren am Grössten ist. Procentual ausgedrückt würde allerdings die Zunahme deutschen Raumgehalts bei Weitem grösser als die englische sein. Das scheint uns aber im vorliegenden Falle nicht diejenige Berechnung, welche zu einer richtigen Beurtheilung führt. Denn gleich Deutschland haben auch Russland, Dänemark und Oesterreich eine Räumtezunahme um beinahe 20 % zu verzeichnen. Und Niemand wird behaupten wollen, dass die dänische oder die österreichische Handelsflotte als Concurrent der englischen überhaupt in Frage kommen kann. Dass Deutschland erst hinter den Ver. Staaten rangirt, erklärt sich aus der grossen Flotte die auf den Grossen Seen fährt. Käme diese in Abzug, dann würde das Sternenbanner erst nach der französischen Trikolore genannt werden. Bemerkenswerth und charakteristisch für den Werdegang der einzelnen Marinen ist noch, dass die englische und deutsche Segelschiffsflotte an Raumgehalt und Anzahl der Schiffe abgenommen hat, während Frankreichs Seglerpark um 90 000 Tons vermehrt ist. Auch Italien hat einen Zuwachs an Seglern zu verzeichnen. In beiden Ländern wird bekanntlich die Segelschiffahrt durch staatliche Prämien verschiedener Art künstlich unterhalten. Alles in Allem haben wir wohl Grund mit der Entwicklung der deutschen Handelsmarine zufrieden zu sein. Groift ein gleicher Fortschritt in den nächsten beiden Jahren Platz, dann hat die deutsche Handelsflagge nach Maassgabe ihres Raumgehalts die amerikanische überflügelt. Allerdings wissen wir, dass neuerdings die amerikanische Regierung durch entsprechende Gesetze die Schiffbauindustrie und Rhedereien ihres Landes zu heben versucht.

Der New-Yorker Correspondent eines englischen Blattes hat über den **Passagier-Verkehr von New-York** im ersten Halbjahr 1900 Aufzeichnungen gemacht und daran schliessend einige Vergleiche mit dem Passagierverkehr des Vorjahres geknüpft. Nach seinen Angaben kamen vom 1. Januar bis 30. Juni 1900 in New-York 52 330 Cajüts- und 217 756 Zwischendeckspassagiere an. Davon fallen auf Europa 40 296 resp. 215 281 und auf West-Indien und Central-Amerika der verbleibende Rest. Dieser Gesamtverkehr gestaltete sich in den einzelnen Monaten folgendermaassen:

Januar	4 245 Cajüte	13 200 Zwischendeck
Februar	5 223 „	19 622 „
März	8 147 „	40 361 „
April	9 581 „	46 195 „
Mai	11 986 „	55 813 „
Juni	13 148 „	42 564 „

An der Beförderung theilnahmen sich die einzelnen Dampferlinien bzw. Städte mit folgenden Zahlen:

Cunard Line	6 285 Cajüte	13 870 Zwischendeck
White Star Line	5 384 „	14 751 „
American Line	6 242 „	8 579 „
Andere Häfen des Ver.		
Königreichs	3 392 „	4 266 „
Havre	2 169 „	14 863 „
Hamburg	5 029 „	42 353 „
Bremen	6 885 „	32 099 „
Antwerpen	1 455 „	15 866 „
Holländische Häfen	1 281 „	10 554 „
Scandinavische Häfen	353 „	2 665 „
Spanien, Portugal.		
Azoren	124 „	3 002 „
Mitteländische Häfen	1 697 „	52 423 „

Während 1899 landeten von Europa in New-York 107 415 Cajüts- und 303 762 Zwischendeckspassagiere. Unter diesen kamen 42 787 aus Hamburg im ganzen Jahr, während, wie die Zahlen oben zeigen, beinahe dieselbe Anzahl schon im ersten Halbjahr von 1900 erreicht ist.

»Fairplay« schreibt vom 12. Juli: »Es ist in Anbetracht der politischen Lage in China merkwürdig, dass **Kriegsversicherungen** nicht umfangreicher von britischen Rhedern angenommen werden. Verschiedene Versicherer haben 2 s. 6 d % für eine Dampferreise und 5 s % für eine Segelschiffsreise nach Häfen nördlich von Hongkong angeboten; aber nicht einmal diese geringen Raten fanden Anklang. Und warum nicht? Weil die Rheder glauben, die chinesischen Wirren werden die Seefahrt unbeeinflusst lassen. Vereinzelt Versicherungen zu 10 s, 15 s ja sogar zu 20 s % sind immerhin abgeschlossen. Scheinbar hat die grosse Mehrzahl der Rheder ganz ausser Acht gelassen, welche Verwickelungen durch die gegenwärtigen Feindseligkeiten unter Umständen entstehen können. Die Mächte mögen bis zur Unterjochung der Chinesen einig bleiben, ja, Das ist wohl sogar als bestimmt anzunehmen. Jedoch die Frage ist, was wird geschehen, wenn der beabsichtigte Zweck, die Niederwerfung der gelben Rasse, erfüllt ist und die Einigkeit der Mächte aufhört? In solchem Falle würden sich die Rheder in einer sehr kritischen Lage befinden. Angenommen, zwischen Japan und Russland brechen Feindseligkeiten aus, Grossbritannien tritt auf die Seite Japans und Frankreich bleibt seinem Allirten treu. Britische Schiffe wären dann weder in der Ostsee, im Schwarzen Meer noch im Mittelländischen, ja überhaupt nicht mal auf dem Atlantik sicher. Wenn sie sich eine solche Situation vor Augen halten, werden sie zweifellos einsehen, dass jetzt, wo die Kriegsprämien noch niedrig sind, die günstigste Zeit zum Abschluss von Versicherungen — etwa auf ein Jahr — ist. Es ist nicht unmöglich, dass die Prämien von 10 und 20 s, wie sie gegenwärtig sind, innerhalb eines halben Jahres auf 20 bis 30 Guineen steigen.« — — —

In Sydney ist Ende Mai unter dem Namen „**Shipmasters Association of Australia**“ ein Seeschifferverein gegründet worden, in dem alle Inhaber eines Schifferpatentes als ordentliche Mitglieder aufgenommen werden können. Ein daraufbezügliches Schreiben, welches u. A. auch die Statuten enthält, ist uns durch den Secretär des Vereins zugestellt worden. Die anfängliche Absicht nur Schiffsführer als Mitglieder aufzunehmen, wurde aufgegeben, da man auch in Australien eingesehen hat, dass die Interessen beider Categorien, der Schiffer sowie der Steuerleute, recht oft Berührungspunkte haben. Der Zweck des Vereins ist u. A., den Mitgliedern materielle Hilfe bei zeitweiliger Unterstützungsbedürftigkeit, sowie Schutz durch Rath und That gegenüber etwaiger zu strenger Behandlung vor Seeämtern angedeihen zu lassen. Ferner sollen die Mitglieder eine wirksame Stütze am Verein haben, wenn sie bei Aufrechterhaltung der Disciplin an Bord zu Maassregeln gezwungen werden, die vielleicht später nicht die Bestätigung des zuständigen Gerichtes finden sollten. Schliesslich will der Verein auch dann nach Kräften bemüht sein, das Interesse seiner Mitglieder zu wahren, wenn diese in ungerechter Weise von ihrer Rhederei aus dem Amte entlassen worden sind. In der ersten Sitzung des Vereins meldeten über hundert Herren ihren Eintritt an. Das Eintrittsgeld beträgt ebenso wie der jährliche Beitrag ein Pfund Sterling. Um Missverständnissen vorzubeugen, wurde vom Secretär in der ersten ordentlichen Versammlung bekannt gegeben, dass der Verein nicht das Ziel verfolge, sich in Gegensatz zu den Interessen der Rhedereien zu stellen, sondern möglichst bemüht sein werde, ein Verhältniss zu den Rhedereien aufrecht zu erhalten, wie es im Sinne einer gemeinsamen Arbeit erspriesslich und erforderlich sei.

Der vierte Congress der Handelskammern des grossbritannischen Reichs fand Ende Juni in London statt; eine Versammlung der vornehmsten Vertreter des Handelsstandes aus dem Mutterlande und den sämtlichen britischen Colonien. Es ist ohne Weiteres einleuchtend, dass den Beschlüssen einer solchen Corporation weitgehendste Beachtung zu schenken ist, zumal viele der von auswärts gesandten Delegirten als Vertreter der Behörden ihres Heimathsortes erschienen waren. Ausser verschiedenen Angelegenheiten, die ein tieferes Interesse nur für die Zunächstbetheiligten haben kann, unterzog der Congress auch die britischen Seekarten für die ostasiatischen Gewässer einer eingehenden, scharfen Kritik. Die hierauf bezügliche von Sir Thomas Jackson (Hongkong) beantragte und von der Versammlung angenommene Resolution, der wir kaum etwas hinzuzufügen haben, hat folgenden Wortlaut:

„Infolge der schnellen Zunahme des Seeverkehrs und der wachsenden Fahrgeschwindigkeit der in den ostasiatischen Gewässern beschäftigten Dampfer, sowie nicht minder infolge der wiederholten Entdeckungen unbekannter auf den Seekarten nicht angegebener Untiefen und Rocks wird I. M. Regierung ersucht, sobald als thunlich, die schiffbaren Canäle sowie die Küstengewässer eingehender Lothungen zu unterziehen.“

Die amerikanische Marineverwaltung beabsichtigt das **Wrack** des Schooners »P. Notman,« welches von einem staatlichen Schlepper nach New-York gebracht ist, durch **flüssige Luft** zu sprengen. Beauftragt mit der Ausführung des Planes ist eine neugegründete in New-York beheimathete Firma, welche im Geschäftsinteresse die Sprengung kostenlos vornehmen wird. Soweit bis jetzt bekannt, soll das Vernichtungswerk erst Ende des Monats vollführt werden, damit möglichst viele Personen — Marine-Officiere und Ingenieure — zugegen sein können. Es ist erklärlich, dass man diesem Vorhaben mit grösster Spannung entgegensieht, denn die Lehre von der flüssigen Luft ist zur Zeit den Meisten ein Buch mit sieben Siegeln. Wir werden, sobald etwas über den Verlauf und die Ausführung der Sprengungsarbeiten verlautet, darauf zurückkommen.

Wegen Platzmangel sind wir leider nicht in der Lage schon in dieser Nummer einen Auszug aus dem bereits erschienenen **Bericht des Vereins Hamburger Rheder** zu veröffentlichen. Es ist Dieses um so bedauerlicher, als der Bericht verschiedene solche Angelegenheiten einer eingehenden, sachlichen Prüfung unterzieht, die schon früher von der »Hansa« besprochen worden sind. In nächster Nummer soll das Versäumte nachgeholt werden.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

12) Vertrag über Einschleppen eines Wracks.

Kläger, der in Geestemünde wohnt, kaufte im December 1896 das Schiff »Argo,« das bei Cuxhaven in der Aussen-Elbe gestrandet, aber geborgen war, nebst der Ladung. Das Schiff war als Wrack zu betrachten; es trieb auf der aus Holz bestehenden Ladung, die Masten waren gekappt, das Ruder fehlte. Kläger schloss mit der Beklagten einen Vertrag, durch den diese es gegen Zahlung von M 1000 übernahm, das Wrack mit zwei Schleppern nach Geestemünde zu bringen. Die Reise wurde am 19. December von Cuxhaven aus angetreten. In der folgenden Nacht, als man schon in der Wesermündung angelangt war, gerieth die »Argo« auf

Grund und wurde am 21. von den beiden Schleppern verlassen. Sie blieb einige Tage in ihrer Lage, kam aber am 27. December bei höherem Wasserstande von selbst los und vertrieb nach See. Einzelne Wrackstücke und Theile der Ladung trieben an die Schleswigsche Küste und wurden geborgen. Nach Abzug des hieraus erlösten Geldes berechnet der Kläger seinen Schaden aus dem Verluste des Wracks und der Ladung auf M 12 000 und forderte auf Grund des Schleppvertrages Ersatz dieses Betrages von der Beklagten. Landgericht und Oberlandesgericht in Hamburg erachteten diesen Anspruch dem Grunde nach für berechtigt. Das Reichsgericht aber hat die Klage aus folgenden Gründen abgewiesen.

Nach dem zwischen den Parteien geschlossenen Verträge hatte die Beklagte die »Argo« nach Geestemünde zu bringen. Für den Erfolg hatte sie nicht unter allen Umständen einzustehen, vielmehr erlosch ihre Verbindlichkeit, wenn ihr die Erfüllung unmöglich wurde. Sie hat aber für die Führer des Schleppers einzustehen und nachzuweisen, dass sie an der Ausführung des Vertrages durch unabwendbare und von ihr nicht zu vertretende Ereignisse gehindert worden sei. Hierzu genügt die Darlegung eines thatsächlichen Hergangs, aus dem sich ein solcher Schluss ergibt.

In dieser Beziehung steht zunächst fest, dass das Auflaufen des Wracks in der Wesermündung nicht auf ein schuldhaftes Verhalten der Besatzung der Schlepper zurückzuführen ist, dass vielmehr die Navigirung bis dahin vorwurfsfrei war. Beide Instanzen haben aber angenommen, dass die Führer der Schlepper den Versuch hätten machen müssen, das Wrack abzubringen. Ein solcher Versuch sei möglich gewesen und würde wahrscheinlich gelungen sein und zum Ziel geführt haben. Dabei gehen beide Gerichte davon aus, dass die Schlepper so lange bei dem Wrack hätten verbleiben müssen, bis die Witterungs-Verhältnisse das Abbringen ermöglicht hätten, was insonderheit auch mit der relativen Höhe des Schlepplohns begründet wird. Dem gegenüber hat die Beklagte auszuführen versucht, dass die Schlepper keinen Versuch des Abbringens hätten zu machen brauchen, da dies Hülfe in Seenoth gewesen sein würde und sie zu einer solchen nach dem Vertrage nicht verpflichtet gewesen wären. Weder diese Ausführung, noch die Meinung der Instanzgerichte trifft das richtige. Allerdings verpflichtet der Schleppvertrag insofern nur zum Schleppen, als der Schlepplohn, nur zur Gegenleistung für den Schlepplohn, nicht auch zur Vergütung für ausserordentliche Hülfeleistungen dienen soll. Auch ist richtig, dass der Schleppvertrag erlischt; d. h. dass der Schlepper frei wird, sobald die Unmöglichkeit, die Reise zu vollenden, eintritt. Dagegen darf der Schlepper,

solange solche Unmöglichkeit noch nicht vorliegt, das geschleppte Schiff, wenn diesem ein Unfall begegnet, nicht einfach seinem Schicksale überlassen, sondern hat, so weit möglich, Hülfe zu leisten, wogegen er andererseits, sofern hierin Dienste anderer Art als die bedungenen liegen, Anspruch auf den entsprechenden Lohn hat. Die Schlepper der Beklagten hätten deshalb das Wrack nicht ohne weiteres im Stich lassen dürfen. Andererseits waren sie aber nicht schlechthin verbunden, zu warten bis die Witterung günstiger wurde, vielmehr hätten sie auch dann, wenn bei Bemessung des Schlepplohns von vornherein auf aussergewöhnliche Verzögerungen Rücksicht genommen worden wäre, nur so lange zu warten brauchen, als ihnen dies nach der Belegenheit des Falls billiger Weise zugemuthet werden konnte. Nach dieser Richtung hin lässt aber das Urtheil des Oberlandesgerichts eine Feststellung vermissen, auch wären hier noch weitere von der Beklagten angebotenen Beweise zu erheben gewesen. Eine Zurückverweisung der Sache behufs Aufklärung nach dieser Richtung ist aber entbehrlich, da die Klage nach dem feststehenden Sachverhältnisse aus anderen Gründen zur Abweisung reif ist.

Als die »Argo« in der Nacht zum 20. December aufgelaufen war, begab sich einer der beiden Schlepper am nächsten Morgen nach Geestemünde, und der Führer verlangte hier vom Kläger unter der Erklärung, dass jetzt der Schleppvertrag erloschen, er aber zum Bergen des Wracks bereit sei, die Eingehung eines neuen Vertrages. Der Kläger ging hierauf nicht ein, verlangte vielmehr, die Schlepper sollten das Wrack bergen, und fügte hinzu, das Strandamt könne nachher die der Beklagten zukommende Vergütung festsetzen. Als dann wurde das Wrack von den Schleppern verlassen. Beklagte hat behauptet, die Schlepper hätten in Folge eines bei der Verhandlung in Geestemünde vom Kläger gestellten Verlangens, durch ein beim Passiren des Rothesand-Leuchthurms gesetztes verabredetes Signal kundgegeben, dass sie nicht im Stande seien, das Wrack abzuschleppen. Dies Signal sei dem Kläger gemeldet, und nunmehr sei es dessen Sache gewesen, selbst Maassregeln zur Bergung zu treffen, wenn er das Wrack nicht aufgeben wollte. Das Oberlandesgericht ist hierauf nicht eingegangen und zwar in der Erwägung, dass eine Verpflichtung des Klägers, selbst Schritte zur Bergung zu unternehmen dem Beklagten gegenüber nicht bestanden habe. Diese Erwägung ist rechtsirrthümlich.

Nach dem hier maassgebenden gemeinen Rechte ist ein Schade, der in Folge einer schuldhaften Handlung oder Unterlassung entstanden ist, zu ersetzen, soweit er hierdurch verursacht ist. Der für die Ersatzpflicht erforderliche ursächliche Zusammenhang wird jedoch vom Rechte nicht mehr anerkannt, wenn der Schade von dem Beschädigten

hätte abgewendet werden können und müssen. Voraussetzung der Anwendung dieses Rechtssatzes ist ein Verschulden der Beschädigten. Ein solches liegt jedenfalls dann vor, wenn er Maassnahmen zur Abwendung des Schadens, die ihm zu Gebote standen und deren Ergreifung ihm auch nach Lage der Sache und nach den geltenden Verkehrsanschauungen billiger Weise zugemuthet werden konnte, gleichwohl versäumt. Diese Voraussetzungen sind hier vorhanden. Kläger hat zwar die Behauptung, dass ihm seitens der Schlepper das Vorlassen des Wracks gemeldet worden sei, nicht zugestanden, er hat aber selbst erklärt, er habe in den Tagen vom 20. bis zum 27. Dec. durch den Telegraphen des Rotesand-Leuchthturms, wie durch vorbeipassirte Schiffe gehört, dass das Wrack in völlig unveränderter Lage sei, und es sei ihm am 28. December vom Leuchthurm gemeldet worden, dass es verschwunden sei. Gegenüber dieser eigenen Erklärung des Klägers kann die Entscheidung des Oberlandesgerichts nicht durch die Erwägung getragen werden, Kläger habe sich nach der Verhandlung in Goestemünde darauf verlassen dürfen, dass die Schlepper alle zur Abbringung des Wracks dienlichen Maassregeln ausführen würden. Denn der Kläger war thatsächlich über den Weggang der Schlepper unterrichtet, und es kann nicht zweifelhaft sein, dass er seinerseits Bergungs-Versuche hätte machen können.

Hiernach ist die Klage auf jeden Fall unbegründet. Denn es ist entweder die Bergung nicht möglich gewesen; dann ist die Beklagte für den Schaden nicht verantwortlich und zwar auch dann nicht, wenn die Schlepper das Wrack zu früh verlassen haben, da der Schaden hierdurch nicht verursacht sein würde. Oder das Wrack hätte geborgen werden können; dann müsste der Kläger sich den Schaden selbst zurechnen, da er in der Lage war, selbst den Versuch zur Bergung zu machen und ihm dies billiger Weise zugemuthet werden durfte.

Urtheil des I. Civil-Senats vom 9. Mai in Sachen Schrader & Wrede gegen Wallenstein. Rep. I. 115/1900.

Stoppen bei Nebel.*)

(Art. 16 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See.)

Bekanntlich sind, obgleich schon drei Jahre nach Inkrafttreten des neuen Strassenrechts auf See verfloßen, die Meinungen über die Zweckmässigkeit, die Maschine bei nebligem Wetter unter bestimmten Voraussetzungen zu stoppen, selbst unter hervorragenden Fachleuten sehr getheilt. Während die Einen das Stoppen der Maschine für erwünscht halten, um besser die Richtung des anderen nicht sichtbaren signalisirenden

des Schiffes beurtheilen zu können, bekämpfen die Gegner diese Auffassung mit dem Hinweis, dass die nach dem Gehör gemachten Beobachtungen, wie die Erfahrung lehrt, zu grössten Irrschlüssen Veranlassung geben und dass durch Einstellen der Fahrt die Gefahr entstehe, überrannt zu werden. Es ist nicht die Absicht hier zu untersuchen, welche der beiden Anschauungen mehr Recht auf Anerkennung beansprucht, sondern abermals festzustellen, dass der Art. 16 des Seestrassenrechtes das Stoppen der Maschine dann vorschreibt, wenn bei nebligem Wetter das Signal eines anderen Schiffes anscheinend vorderlicher als dwars gehört wird. Wir haben bereits vor Wochen, siehe Seite 150 und 159, an verschiedenen Beispielen nachgewiesen, dass die im Art. 16 gewählte Fassung weiter nichts ist, als eine aus Erfahrungen früherer Jahre logisch gezogene Consequenz. Wenn dieser Ausspruch hier mit dem Bemerken wiederholt wird, die Seeleute mögen, falls nicht eine sichtbare Gefahr durch Einstellen der Fahrt heraufbeschworen wird — die Maschine unter allen Umständen stoppen, sobald die im Art. 16 angezogenen Umstände eintreten, so geschieht es, weil kürzlich ein deutscher Schiffsführer, obgleich sein seemannisches Verhalten aus Anlass einer Collision zum Ausspruch grösster Anerkennung Veranlassung gab, trotzdem verurtheilt wurde, nur allein weil er die Maschine nicht gestoppt hatte. Hierbei muss noch ausdrücklich bemerkt werden, dass der Dampfer nur zwei Seemeilen lief. Also auch diese sehr gemässigte Fahrt genügte nicht. Es soll eben, wenn die Umstände es gestatten, gestoppt werden.

Da bis jetzt über Verstösse gegen den Art. 16 der Kaiserl. Verordnung nur wenig Material vorhanden ist, soll im Nachstehenden die am 4. Juli vor dem englischen Admiralgengericht verhandelte Collisionssache des deutschen Dampfers »Herrmann Koeppen« wider den norwegischen Dampfer »Rondane« Erwähnung finden. Die Mittheilungen sind um so beachtenswerther als Sir F. Jeune, der Präsident des Gerichts, in seinen Ausführungen verschiedentlich auf das Urtheil des Richters Barnes (Pontos — Star of New Zealand) Bezug nahm und nach denselben Grundsätzen sein Urtheil fällte.

Der Sachverhalt auf Grund der beiderseitigen Aussagen ist kurz folgender:

»Herrmann Koeppen« steuerte auf der Reise von South Shields missw. SSO¹/₂O. Das Wetter war neblig; der Maschinentelegraph stand auf »Langsam«; das Schiff lief etwa drei Seemeilen und befand sich am 8. Mai 8^h 15^m pm. nördlich vom Newarp-Feuerschiff (Would Channel). Die Laternen brannten gut; vorschriftsmässige Nebelsignale wurden mit der Dampfpeife gemacht. Unter diesen Umständen hörte man an B.B. etwa 1¹/₂ — 2 Seemeilen ab den langen Ton eines Nebelsignals; es kam vom D. »Rondane«. Die beiden Dampfer wechselten nun gegenseitig Signale aus, wobei es den Leuten des »Herrmann Koeppen« vorkam, als wanderte der Schall des anderen Dampfers immer weiter achteraus. Durch B.B.-Ruder war das Schiff einen Strich nach St.-B. abgefallen, um dem anderen Dampfer mehr Raum zu geben und ein Passiren beider Schiffe an deren B.B.-Seite zu erleichtern; ein kurzer Ton mit der Dampfpeife kennzeichnete dieses Manöver. Das Ruder wurde gestützt. Darauf fand wieder, wie vordem ein andauernder Signalaustausch zwischen beiden Dampfern statt. Als man schon glaubte vom »Rondane« frei zu sein, ertönten plötzlich zwei kurze Signale, welche »Herrmann Koeppen« veranlassten, sofort zu stoppen und »Volle Kraft rückwärts« zu gehen. Kurz darauf kam das Top- und das grüne Seitenlicht der »Rondane«, etwa drei Strich an B.B., in Sicht. Der Dampfer drehte unter hart Steuerbord-Ruder. Da die Gefahr einer Collision sehr gross war, arbeitete die Maschine des »Herrmann Koeppen« ununterbrochen volle Kraft rückwärts. »Rondane« kam mit grösser, anscheinend ungeminderter Fahrt heran und bohrte sich in den Bug des deutschen Dampfers, der so erheblich beschädigt wurde, dass er sank. Die Klager,

*) Siehe „Auf dem Auszug“ Seite 159.

die Eigenthümer der gesunkenen an Bord von »Herrmann Koeppen« befindlichen Ladung, machten geltend: »Rondane« habe mit übermässiger Geschwindigkeit im Nebel gefahren; das gegebene Steuerbord-Rudercommando habe den Verhältnissen nicht entsprochen; die im Art. 16 enthaltene Vorschrift, die Maschine zu stoppen, wenn ein anderes vorlieher als dwars gehörtes Schiff signalisire, sei ebensowenig befolgt, wie mit Vorsicht navigirt sei.

»Rondane« hatte, von Süden kommend, 8^h 25 pm. Newarp-Feuerschiff passirt und steuerte missw. NW¹/₂N. Die Lichter brannten gut, die Dampfpfeife war in Function. Unter diesen Verhältnissen wurde ein langgezogenes schwaches Dampfsignal (vom »Herrmann Koeppen«), scheinbar weit ab, ungefähr drei Strich an Steuerbord gehört. »Rondane« antwortete, die Maschinen arbeiteten »dead slow ahead«. Kurz darauf wurde wiederum ein gleichlautendes schwaches Signal, welches aber näher und achterlicher schien, wahrgenommen und ungefähr zur selben Zeit kam das Toplicht und die grüne Seitenlampe, etwa eine Schiffslänge ab, vier Strich an Steuerbord-Bug in Sicht. Die Maschine wurde sofort auf »Volle Kraft rückwärts« gestellt und das Ruder Steuerbord gelegt. Jedoch dieses Abwehrmanöver konnte den Zusammenstoss nicht verhindern, weil »Herrmann Koeppen« sich mit grosser Fahrtgeschwindigkeit näherte und mit seinem B.B.-Bug den Steven von »Rondane« stark beschädigte. Die Beklagten behaupteten auf Grund dieser Aussagen: »Die Fahrt des Dampfers »Herrmann Koeppen« war nach den bestehenden Verhältnissen übermässig hoch; die Dampfpfeife entsprach weder den Anforderungen an ein gutes Nebelsignal, noch wurde sie richtig bedient; das Ruder lag ungesetzmässig B.B.; die Maschine war nicht, wie sie nach Art. 16 sollte, gestoppt; das Schiff ist nicht mit der unter den gegebenen Verhältnissen nothwendigen Sorgfalt navigirt worden».

Wäre über den Collisionsfall nur das eben erwähnte, auf die Aussagen beider Schiffsmannschaften basirende Material vorhanden, man müsste sich vor Abgabe jeglichen Urtheils wohl hüten. Jeder Schiffer behauptet, mit sehr gemässigter Geschwindigkeit gefahren zu haben, während übereinstimmend dem anderen Schiffe vorgeworfen wird, die Fahrt nicht den Umständen gemäss vermindert zu haben. »Herrmann Koeppen« sagt aus, »Rondane« habe sich in seinen B.B.-Bug eingebohrt, während die Norweger meinen, ihr Steven sei vom Bug des anderen Dampfers stark geschrammt worden. Diese Aussage erinnert an jenen bayerischen Bauern, der, wegen grober Körperverletzung angeklagt, vor dem Richter behauptet, Sepp's Nasenbein habe ihm die Handknöchel wund gescheuert. In Wirklichkeit aber hat er Sepp das Nasenbein mit den Handknöcheln eingeschlagen. Dass Sir Jeune den Aussagen der norwegischen Mannschaft eine ähnliche Bedeutung beigelegt, geht aus folgender Begründung des Urtheilspruches hervor. Wir beschränken uns lediglich auf die Wiedergabe desjenigen Theils, der sich mit dem Art. 16 beschäftigt.

Nachdem der Präsident auf Grund verschiedener weiterer Aussagen und in Folge eines strengen Kreuzverhörs nachgewiesen hat, dass der Norweger durch verschiedene Gesetzesübertretungen die Collision vornehmlich herbeigeführt hat, führt er aus:

»Ich denke nicht, dass über die Führung des »Herrmann Koeppen« irgend etwas gesagt werden kann. Es ist festgestellt, dass seine Fahrt vor der Collision nicht mehr als zwei Seemeilen betrug und dass der Führer glaubte, mit dieser Fahrtermässigung genügende Sorgfalt beobachtet zu haben. Diese Thatsache könnte zur Behauptung führen, dass »Herrmann Koeppen« frei von jeder Schuld sei, wäre sein Verhalten mit der Bestimmung des Art. 16 Abs. 2 in Einklang zu bringen. Gegen diesen Artikel haben aber beide Schiffe verstossen. Ich habe mich eingehend mit Art. 16 beschäftigt, und auch das

Urtheil gelesen, welches Richter Barnes im Falle »Pontos — Star of New-Zealand« gefällt hat. Ich finde, der Wortlaut des Artikels ist so klar, dass Missverständnisse ausgeschlossen sind. Wenn es heisst:

»Ein Dampffahrzeug, welches anscheinend vor der Richtung quer ab das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muss, sofern die Umstände dies gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövriren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist.«

so soll damit im Grundprincip gesagt sein, bei Nebel soll unter gewissen Umständen gestoppt werden. Wenn von practischen Seelenten immer wieder hervorgehoben wird, dass eine derartige Maxime von allen Schiffen angewandt, beispielsweise den Englischen Canal zum Sammelpunkt einer ungezählten aufeinandergedrängten Menge von Fahrzeugen machen würde und behauptet wird, die im Art. 16 zu Grunde gelegten Vorschriften sollen hauptsächlich auf die Schifffahrt in Flüssen und Revieren Bezug haben, so muss ich erwidern, dass derartige Annahmen irthümlich sind. Die Vorschrift spricht nicht aus, es müsse gestoppt und nicht wieder gefahren werden, im Gegentheil, es heisst ausdrücklich »seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manövriren.« und dieses nur dann, wenn das Signal eines Schiffes gehört wird, dessen Lage nicht auszumachen ist. Die Absicht des Gesetzgebers ist klar. Es soll dem Schiffe durch Stoppen der Maschine gute Gelegenheit, sich über die Lage des anderen Schiffes klar zu werden, gegeben werden; auch soll durch ein Stoppmanöver die Aufmerksamkeit aller an Bord erhöht werden. Desshalb ist es die Pflicht eines Schiffes, welches zum ersten Mal das Signal eines anderen Fahrzeuges in anscheinend bestimmter Richtung (vorderlicher als dwars) hört, die Maschine zu stoppen.

Ich will mich zuerst unter Bezugnahme auf Art. 16 mit »Rondane« beschäftigen. Dieses Schiff, als es das Signal des anderen hörte, stoppte seine Maschine überhaupt nicht und glaubt die Unterlassung mit dem Hinweis zu rechtfertigen, »die Umstände hätten es nicht gestattet.« Es soll angeblich noch ein anderes Fahrzeug gefolgt sein, so dass eine Fahrteinstellung die Gefahr, überrannt zu werden, heraufbeschworen hätte.

Ich bin mir selbst nicht recht klar, was die Gesetzgeber mit den Worten »sofern die Umstände es gestatten« gemeint haben, denn es ist sehr schwer, sich auf offener See einen Fall vorzustellen, wo das Stoppen der Maschine Gefahren verursacht. Nach meiner Ueberzeugung haben dem Gesetzgeber in diesem Falle die Verhältnisse auf verkehrsreichen Revieren vor Augen gestanden. Wenn beispielsweise ein Dampfer die Themse heraufkommt und ein anderes kleines Fahrzeug kreuzt das Fahrwasser hinter dem Heck des Dampfers, dann würde ein Stoppen der Maschine für das kreuzende Schiff gefährlich sein. In solchem Falle kann ich verstehen, wenn die Worte »sofern die Umstände es gestatten« in Anwendung kommen, niemals aber, wenn, wie im Falle »Rondane«, sich ein Schiff auf offener See befindet. Das der »Rondane« folgende Schiff wurde angeblich gesehen, folglich war also auch »Rondane« dem anderen Schiffe sichtbar. Ein Rudermanöver des folgenden Schiffes hätte jede Gefahr des Zusammenstossens beseitigt, d. h., wenn man die Geschichte, wie sie vorgetragen, acceptiren will. Ich trage meine Zweifel. Dass sich von der »Rondane« aus ein Schiff achteraus befand, ist sehr wohl möglich, aber anzunehmen, das achterliche Schiff habe sich so dicht bei »Rondane« befunden, wie es in der Aussage heisst, scheint mir schon deshalb zweifelhaft, weil zur Zeit der Collision, als »Rondane« seine Fahrt zu mässigen suchte, von Niemand ein drittes Schiff weder gesehen noch gehört worden ist. Merkwürdig kommt es mir vor, dass in dem angezogenen Falle »Pontos — Star of New Zealand« vom »Pontos« genau dieselben Angaben zu seiner Rechtfertigung gemacht sind. Mr.

Barnes hat nun jenen Aussagen dieselbe Bedeutung unterlegt, wie ich es in diesem Falle auch thue. Ich sehe deshalb auch keinen Grund, der »Rondane« hätte veranlassen können, den Art. 16 zu übertreten. Unter diesen Umständen halte ich den Bruch des Art. 16 als eine Maassnahme, für die »Rondane« im vollen Umfange die Verantwortung zu tragen hat.

Und wie ist es mit »Herrmann Koeppen«? Er steht unter derselben Anklage. Er hat die Bestimmungen im Art. 16 verletzt, ja, wesentlich verletzt. Nach dem ersten Signal des »Rondane« stoppte der deutsche Dampfer die Maschine nicht. Das wird zugegeben und zugleich betont, dass der Bruch des Art. 16 im vorliegenden Falle nebensächlich war. Dieser Ausspruch verdient die sorgfältigste Beachtung. Nebensächlich soll die Gesetzesverletzung deshalb gewesen sein, weil »Herrmann Koeppen«, als er mit Vorsicht navigirte, mehrere Signale achteraus hörte. Hätte er gestoppt, er hätte keine Informationen erhalten und seinen Kurs, den er unter gegebenen Umständen steuerte, nicht ändern können. Ich verkenne keineswegs die Wucht dieser Beweisführung, aber es ist mir unmöglich einzusehen, dass ein Schiff, wie die Verhältnisse im vorliegenden Fall lagen, sich das Recht nehmen kann, den Art. 16 ohne Strafe unbeachtet zu lassen. Ein Vorgehen, wie es »Herrmann Koeppen« eingeschlagen hat, würde, wollte man es gutheissen, bald Nachahmer finden. Man hat zu untersuchen, ob die Stellungnahme des Dampfers zu den Bestimmungen des Art. 16, wirklich als nebensächlich, unwesentlich (immaterial) betrachtet werden kann. Ich kann diese Anschauung keineswegs vertreten. Niemand kann wissen, was geschehen wäre, hätte »Herrmann Koeppen« gemäss den im Art. 16 niedergelegten Vorschriften gehandelt. Man kann verschiedene Muthmaassungen aussprechen. Nach meiner Ansicht würde die erste Folge des Stoppens gewesen sein, die Führenden des Dampfers besser auf Grund der hörbaren Nebelsignale des »Rondane« zu informiren. Die Mannschaft des »Herrmann Koeppen« ist der Ansicht, ein Stoppen der Maschine würde deshalb keinen Unterschied gemacht haben, weil sie thatsächlich die Signale hörte. Diese Antwort stellt mich nicht zufrieden. Ich bin im Gegentheil der Ansicht, die Verantwortlichen des »Herrmann Koeppen« würden, wäre die Maschine gestoppt gewesen, sich bald über die Manöver der »Rondane« klar geworden sein, d. h. sie würden gemerkt haben, dass der andere Dampfer z. Z. das Nowarp-Feuerschiff umsteuere. Unter diesen Umständen fühle ich mich veranlasst, die Entgegnung Derer vom »Herrmann Koeppen« nicht anerkennen zu können. Ich füge noch hinzu, dass ich diese Ansicht mit grösstem Bedauern deshalb vertreten muss, weil ich andererseits die Ueberzeugung gewonnen habe, dass »Herrmann Koeppen« im Uebrigen unter schwierigen Umständen sehr gut navigirt worden ist. Ich bekenne, über die Art, wie der Schiffer und andere Personen ihre Aussage in Betreff des angezogenen Punktes machten, betroffen gewesen zu sein. Weil sie aus Ueberzeugung sprachen und ihre Handlungsweise für richtig hielten, sehe ich mich zu meinem grössten Bedauern veranlasst, zu sagen, dass »Herrmann Koeppen« gegen den Art. 16 verstossen hat und deshalb die Konsequenzen tragen muss. Aus diesen Gründen mache ich beide Schiffe für die Collision verantwortlich.

Schiffswiderstand und Schiffsbetrieb auf dem Dortmund-Ems-Canal.

Herausgegeben von R. Haack, Ingenieur und Königl. Baurath,
Charlottenburg.

Verlag von Asher & Co., Berlin. Preis M 120.—.

Im Auftrage des preussischen Ministeriums des Innern
sind im Jahre 1898 auf dem neu erbauten Dortmund-Ems-

Canal Versuche angestellt worden, um Klarheit zu verschaffen über den Einfluss, den der Schiffabtriebsbetrieb auf den Canal ausübt, und zwar wurden folgende Fragen zur Untersuchung gestellt:

- 1) Welche grösste Geschwindigkeit darf bei Schiffen, die bis zu 1,75 m eintauchen, und zwar sowohl geschleppten wie durch eigene Kraft fortbewegten, auf den Dortmund-Ems-Canal zugelassen werden?
- 2) Ist eine grössere Tauchtiefe, event. bis zu welchem Maasse zulässig, und wie ist für diese die Maximal-Geschwindigkeit festzusetzen?

Mit der Lösung dieser Aufgabe wurde eine dreigliedrige Commission betraut, bestehend aus den Herren Thiele-Lingen, Meier-Papenburg, Haack-Charlottenburg. Zur Verfügung standen den Herren ein Schlepper »Gebrüder Goedhardt II.«, 20,75 m \times 5,0 m \times 4,5 m mit 206 I. P. St., zwei Canalschiffe »Emden« und »Dortmund«, 69,95 m \times 8,1 m \times 2,4 m mit 676 T. Trgl. und ein Seeleichter des Nordd. Lloyd, 55,0 m \times 8,0 m \times 3,4 m mit 367 T. Trgl.

Die Versuche wurden auf der Canalstrecke bei Lingen zwischen den Stationen 74—88 ausgeführt und dauerten mit geringen Unterbrechungen von Anfang Mai bis Ende August 1898.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind jetzt in dankenswerther Weise der Allgemeinheit zugänglich gemacht worden unter dem Titel:

Schiffswiderstand und Schiffsbetrieb.

Nach Versuchen auf dem Dortmund-Ems-Canal.

Herausgegeben von R. Haack, Ingenieur und Königl. Baurath,
Charlottenburg. Berlin. Asher & Co.

Das Werk umfasst einen Textband und einen Atlas in 2 Bänden. Die Ausstattung ist eine feine, fast für einen Salontisch passende. Der erste Band des Atlas enthält 47 Tafeln mit je 5 Lichtbildern übereinander, welche die einzelnen Versuchsfahrzeuge in verschieden schneller Bewegung und deren Einfluss auf den Canal, als da sind Wellenbildung, Einsenkung des Wasserspiegels an der Seite des Schiffes, Lagenänderung der Schiffe vorne und hinten usw. mehr oder weniger deutlich darstellen. Der zweite Band enthält die aus den beobachteten Zahlen errechneten Ergebnisse, in Form von Kurven, sehr übersichtlich veranschaulicht. Die Grösse der Tafeln 700 \div 550 mm ist eine solche, dass es fast unmöglich wird, deren mehrere neben einander zugleich zu gebrauchen, folglich für ein eingehendes Durcharbeiten unglücklich gewählt.

Im Textbande findet man zunächst eine Beschreibung der Vorbereitungen der Versuche an der Canalstrecke und der benutzten Instrumente; und man kann sagen, dass die höchste Sorgfalt angewendet ist und keine Kosten gespart sind, um die vorgelegten Fragen in möglichst ausgiebiger Form zu beantworten. Jedes Instrument wurde auf das Genaueste vorher auf seine Brauchbarkeit untersucht und ganze Correcturtafeln für dieselben vorzüglich für das Dynamometer aufgestellt. Alle Beobachtungen wurden möglichst selbstthätig aufgezeichnet, um Beobachtungsfehler nach Kräften zu vermeiden.

Die Einsenkungen des Wasserspiegels an den Seiten der Schiffe, das Ausweichen der Schiffe aus der Mitte des Canals usw. wurden durch Nehmen von Augenblicksbildern und zwar immer von dreien derselben zu gleicher Zeit mit Apparaten festgestellt, die sorgfältig in gleicher Höhe angebracht waren.

Um die Richtung und Grösse der Wassergeschwindigkeiten an den Seiten der Versuchsschiffe festzustellen, wurden an den Seiten derselben mit Zeigern versehene Pendel, deren Scheibe ins Wasser tauchte und deren Zeiger vor einer mit Gradtheilung versehenen Tafel sich bemessen, und Pegel angebracht, die in der Mitte 5 m und an den Enden 2 m von einander entfernt waren. Die Pendel zeigen die Richtung und die Pegel die Einsenkungen und damit mittelbar die Geschwindigkeit des Stromes an.

Die Pegelentfernungen waren, wie der Verfasser angiebt, zu gross gewählt, es liess sich daraus kein genaues Bild der an den Schiffseiten entlang laufenden Wellen herstellen. Die Unmöglichkeit geht auch aus der Ueberlegung hervor, dass Wellen von 1,5—2 m Geschwindigkeit, wie sie durch Schiffe, die mit solcher Geschwindigkeit fahren, hervorgerufen werden, eine Länge von etwa 1,5—2,5 m besitzen, demnach auf jede Pegelentfernung in Mitt-Schiffs mindestens 2 ganze Wellen entfallen.

Für die an der Canalseite entlang laufenden Wellen waren Landpegel aufgestellt, so dass die Lichtbilder recht schätzenswerthe Anhaltspunkte zur Feststellung der Wasserbewegung an der Canalböschung darbieten.

Ebenso erhält man aus den Bildern vorzüglichen Anhalt über das Maass der Trimänderung, welche ein selbst fahrendes oder geschlepptes Schiff bei verschiedenen Geschwindigkeiten erfährt. Die Einwirkung der Einsenkung auf die Steuerfähigkeit und den Widerstand der Schiffe wird im Abschnitte »Folgerungen« recht anschaulich geschildert. Es wird gezeigt, dass der Widerstand wächst, wenn ein Schiff aus der Canalmitte ausweicht, ferner, dass es durch den auf der breiteren Canalhälfte höheren Wasserstand nach dem Ufer zuge drängt wird und zwar mit dem Kopfe stärker als mit dem Hintertheile, so dass es also eine Drehbewegung ausführen will, der nur durch Rudergerben begegnet werden kann.

Mit der neu aufgestellten Formel zur Berechnung des Schiffswiderstandes, die sich an die Froude'sche Theorie anschliesst, ist kaum ein bedeutender Schritt in der Erkenntniss des Schiffswiderstandes und der damit zusammenhängenden Erscheinungen vorwärts gethan, da die Formel selbst für die Versuchsschiffe Unterschiede zwischen errechneten und gemessenen Widerstand von $\div 12,8\%$ bis $\div 9,2\%$ ergibt, also für Neubauten einen Spielraum von 22% , reichlich $\frac{1}{2}$ des in Betracht kommenden Widerstandes.

In den nächsten Abschnitten wird ganz besonders auf die Gefahren aufmerksam gemacht, die entstehen, wenn ein Schiff in einem engen Canale ein anderes überholen will, wie im Vergleich zu sprechen, eine gegenseitige Anziehung zwischen beiden entsteht, hervorgebracht durch das Herausmahlen des Wassers aus dem Zwischenraum zwischen den beiden Schiffen, ferner dass beide in die Böschung laufen werden, wenn die Geschwindigkeit nicht rechtzeitig herabgesetzt wird.

Nach eingehender äusserst sachgemässer und klarer Besprechung aller in Betracht kommenden Erscheinungen als Aufstossen auf Grund in Folge zu grosser Geschwindigkeit, trotzdem der Tiefgang des Schiffes geringer ist als die Wassertiefe, ferner Durchfahren von Curven usw., wendet sich der Verfasser zur Beantwortung der gestellten Fragen und stellt fest, dass ein Schleppzug, bestehend aus einem Schlepper und 2 Kahnern von der Grösse der »Emden« mit nicht grösserer Geschwindigkeit als 1,4 m die Secunde, gleich 5 km in der Stunde, fahren sollte, bei einem Tiefgange von 1,75 m, dagegen bei einem Tiefgange von 2 m nur eine Geschwindigkeit von 1,1 m die Secunde gleich 4 km in der Stunde zugelassen werden darf, wenn die Canalsohle nicht zerstört werden soll.

Da für die auftretenden Zerstörungen der Canalsohle die im Slipstrome enthaltene Arbeit einen Anhalt geben soll, so berechnet der Verfasser das Höchstmaass der Arbeit, welche in dem Slipstrome enthalten sein darf. Dabei läuft ihm in dem angegebenen Beispiele ein Fehler unter. Das Beispiel lautet: »Emden« und »Dortmund« von »Goedhardt« geschleppt mit einer Geschwindigkeit von 1,489 m bei 161 T. Pf.-St.

Schraubenkreis	$F = 2,061 \text{ qm}$
Schraubensteigung	$S = 1,96 \text{ m}$
Umdrehungszahl	$u = 2,06$
Slip	$s = 71,5\%$
Beschleunigung der Schwere	$g = 9,81 \text{ m.}$

Die von der Schraube bearbeitete Wassermenge, welche durch die ihr mitgetheilte Geschwindigkeit die Canalsohle angreift, ist gleich: $K = F \cdot S \cdot u = 10,73 \text{ cbm}$ und nicht wie der Verfasser angiebt $\frac{F \cdot S \cdot u \cdot s}{100} = 7,681 \text{ cbm}$.

Die Geschwindigkeit dieser Wassermenge ist $v = \frac{S \cdot u \cdot s}{100} = 3,74 \text{ m}$ und nicht gleich $S \cdot u = 5,214 \text{ m}$.

Die Arbeit ist gleich Masse mal dem halben Quadrat der Geschwindigkeit

$$A = M \cdot \frac{v^2}{2}$$

und nicht = Menge mal Geschwindigkeit = $K \cdot v$.

Die Wassermasse ist gleich $M = \frac{K}{g}$ und somit:

$$A = \frac{M v^2}{2} = \frac{F \cdot S \cdot u}{g} \cdot \frac{S^2 u^2 s^2}{2 \cdot 100 \cdot 100} = 7,600 \text{ Metertonnen}$$

oder $A = 7600 \text{ mkg} = \text{etwa } 101 \text{ Pf.-St.}$ Während der Verfasser fälschlich

$$A = 40,05 \text{ cbm/sec}$$

berechnet.

Durch diesen Schleppzug werden starke Auskolkungen im Canalbett verursacht.

Bei 1,4 Geschwindigkeit desselben Schleppzuges dagegen traten noch keine Zerstörungen ein. Für diesen Fall stellt sich die Rechnung:

$$\text{Wassermenge} = 9,77 \text{ cbm (nicht } 6,915 \text{ cbm)}$$

$$\text{Geschwindigkeit} = 3,34 \text{ m (nicht } 4,74 \text{ m)}$$

$$\text{Arbeit im Slipstrome} = 5580 \text{ mkg (nicht } 32,8 \text{ cbm/sec)}$$

Der Verfasser schliesst nun, dass die im Slipstrome enthaltene Arbeit nicht mehr als 32,8 cbm/sec richtiger ungefähr 5690 mkg betragen, wenn nicht die Canalsohle angegriffen werden soll.

So allgemein ist der Schluss nicht richtig, denn wenn eine Schraube z. B. anstatt 0,7 m über der Sohle zu sein, sagen wir 1,7 m über derselben wäre, so wird die Einwirkung des von ihr erzeugten Stromes eine bedeutend geringere auf die Canalsohle sein, selbst wenn die Geschwindigkeit um ein Geringes erhöht wurde. Man könnte demnach höchstens den Schluss ziehen: Bei einer Höhe der Schraubenunterkante von 7,75 m über der Canalsohle darf die dem Slipstrome innewohnende Arbeit nicht mehr als 5600 mkg betragen.

Trotzdem trifft auch dieses noch nicht den Kern der Erscheinung, denn vorausgesetzt, die bewegte Wassermasse habe die 100fache Grösse, so wird bei derselben Arbeit die Geschwindigkeit des Stromes nur $\frac{1}{10}$ betragen, also gleich 0,334 m die Secunde sein, und selbst die grösste Wassermenge wird bei einer so geringen Geschwindigkeit keine Zerstörungen an der Sohle des Dortmund-Ems-Canals hervorbringen.

Aus den Versuchen muss man daher schliessen: Die Geschwindigkeit des Slipstromes darf in einer Höhe von 0,75 m über der Canalsohle höchstens 3,5 m betragen.

In anerkennenswerther Weise macht der Verfasser auf die Schwierigkeiten bei Befahren der Curven des Canals aufmerksam; ebenso wird durch die Versuche festgestellt, dass sich begegnende Schleppzüge mit einer Geschwindigkeit von 0,6 m/sec. ohne Gefahr an einander vorüber fahren können.

Den Schluss des Werkes bilden Vorschläge über den Bau von Canalschiffen. Um zu den günstigsten Formen zu kommen, werden verschiedene Vergleiche angestellt. Zuerst ein Vergleich der Tonnenzahl mit benötigten Kraft, aus dem hervorgeht, dass »Emden« (Kahn ohne Maschine) durch »Goodhardt« geschleppt, das beste Etmaal hat, und um 20,1 Tonneu von 1 J. Pf.-St. mit 1,4 Geschwindigkeit bewegt werden, während »Dortmund« allein fahrend nur 18,4 Tonneu mit 1 J. Pf.-St. befördert. Dieser Vergleich ist eigentlich vollkommen hinfällig, denn man darf nur gleichartige Dinge mit einander vergleichen. Die Rentabilitätstabelle auf der folgenden Seite stellt auch demgemäss die erste Tabelle vollkommen auf den Kopf, indem die beste Leistung der ersten Tabelle gerade die schlechteste

Rentabilität zeigt, und »Dortmund«, der mit eigener Maschine fahrende Kahn die grösste Rentabilität besitzt. Leider sind für die Rentabilitätsrechnung die Grundlagen nicht angegeben, sondern nur aufgeführt, aus welchen Theilen sich die Unkosten zusammensetzen.

Um zu einem Schlusse über die besten Formen von Canalkähnen zu kommen, wird ein Schleppzug »Goedhardt« mit Lloydkahn mit einem andern aus »Goedhardt« mit »Emden« bestehend, in Vergleich gesetzt.

Der Lloydkahn hat ein scharfes, während »Emden« ein löffelförmiges Vorschiff besitzt.

	Tiefgang m	tie- schwim- migkeit m	Tracht- Depl. T.	Dynamo- meterzug Kg	Kg pr. 1 T.	Ober- fläche qm	Kg pr. 1 qm Oberfl.
Lloydkahn	1,75	1,4 m	577	570	0,867	506	1,01
Emden	»	»	815	840	1,031	646	1,3
Lloydkahn	2,0	1,11	674	460	0,684	535	0,86
Emden	»	»	944	674	0,688	678	0,96

Der Vergleich wird wieder gezogen zwischen Tonne Tracht (Displacement) und Widerstand, ein nach meiner Auffassung irreführender Vergleich. Da der Widerstand eines langsam fahrenden Schiffes zum grössten Theile aus dem Reibungswiderstande besteht, so muss man, um einen zutreffenden übersichtlichen Vergleich zu ziehen, die eingetauchte Oberfläche mit der aufgewandten Kraft vergleichen, dann stellt sich aber das Ergebniss ganz bedeutend zu Gunsten des Lloydkahnes (wie aus dem Eingeklammerten der Tabelle ersichtlich), selbst wenn man einige Abzüge machen will für die um 100 mm grössere Breite des »Emden«. Rechnet man dagegen wieder die bedeutend geringere Länge des Lloydkahnes, 55 m gegen 67 m, so wird sicher der Vergleich noch bedeutend zu Gunsten des Lloydkahnes ausfallen.

Man muss demnach schliessen, dass Schiffe mit einem Bug nach Art der Lloydkähne gebaut eine weit grössere Rentabilität besitzen, als Schiffe mit löffelförmigem Bug, und da beide Arten gleich gut steuern und auch in ihrer Wirkung auf den Canal keine wesentliche Unterschiede bestehen, so werden Schiffsgesellschaften nach Art der Lloydkähne gebaut in gleicher Länge von »Dortmund« und »Emden« und mit eigener Maschine versehen die beste Form der Canalschiffe sein.

Der vom Verfasser empfohlenen Anwendung von 2 Schrauben kann ich mich im vollsten Masse anschliessen, schon weil die Durchmesser der Schrauben geringer werden und damit die Unterkante derselben weiter von der Canalsohle entfernt sein werden und damit der Einfluss des Slipstromes verringert wird. Man könnte in diesem Falle vielleicht die Geschwindigkeit etwas heraufsetzen, wenn es sich mit den erhöhten Betriebskosten vereinigen lässt. Jedenfalls von Seiten der Canalverwaltung könnte nichts entgegen stehen.

Die Vorschläge, den Schnitt der Kähne betreffend, sind von den Erbauern von Canalkähnen zu beherzigen, da der den Kähnen gegebene Sprung überflüssig ist, weil die Schiffe einem Seegange nie ausgesetzt werden und weil der Bau durch Fortfall des Sprunges fester und widerstandsfähiger wird.

Die Deckung des Ruders durch ein übergebautes Heck ist ebenso empfehlenswerth wie die Einführung von Balancerudern, um möglichst mit einem Rudersmann auskommen zu können.

Dass die Befestigung des Beleggeschirres, wie Poller usw., häufig eine zu schwache ist, braucht nur erwähnt zu werden; dass man aber gleich theuere schmiedeeiserne Poller bezw. solche aus Stahlguss anstatt der billigen gusseisernen anwenden soll, halte ich nicht für nöthig, da selbst die grössten Seeschiffe billige gusseiserne Poller besitzen, die allerdings sachgemäss befestigt sind.

Das Leiden von zu niedrigen Brücken scheint auch diesem Canale anzuhängen, wie der Verfasser zum Schluss erwähnt.
W. Abel.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 21. d. M. ist auf der Werft von Blohm & Voss ein für die Hamburg-Amerika Linie neuerbauter Frachtdampfer zu Wasser gelassen worden, der in der vom Oberwerftmeister Snowman vollzogenen Taufe den Namen »Segovia« erhalten hat. Der neue Dampfer als Dreidecker aus Stahl nach den Bestimmungen der höchsten Classe des Germanischen Lloyd erbaut, ist 400' lang, 53' breit und 30½' tief, die Maschine arbeitet mit 1800 indicirten Pferdekräften. Das speciell für die ostasiatische Fahrt bestimmte Fahrzeug — ein Schwesterschiff der im vorigen Jahr in Flensburg fertiggestellten »Saxonia« — besitzt eine Tragfähigkeit von 8000 Tons. Die »Segovia« ist nach dem Typ der A-Classe construirt und hat einen über die ganze Länge sich erstreckenden Doppelboden. Zur Einnahme der Ladung sind sechs Luken vorgesehen, an denen zwölf Winden Aufstellung finden werden. Die »Segovia« ist das 141. Schiff, das auf der Werft von Blohm & Voss erbaut worden ist.

Stapellauf eines Seeleichters. Auf der Werft von H. C. Kiehn, Veddel, lief ein für eigene Rechnung der Firma erbauter Seeleichter vom Stapel, der den Namen »Bertha Kiehn« erhielt. Das Schiff hat eine Länge von 40 m, eine Breite von 7 m und eine Tiefe von 3,75 m, während seine Ladefähigkeit etwa 650 Tons beträgt.

Stapellauf. Am 21. d. M. lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für die Flensburger Dampfer-Compagnie in Flensburg neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Der Dampfer erhielt in der Taufe den Namen »Adelheid«. Die »Adelheid« hat folgende Abmessungen: Länge 255' 0" engl., Breite 36' 0" engl., Tiefe 19' 5" engl. Tragfähigkeit 2200 T.

Vermischtes.

Der Seemanns-Verband in Deutschland (Mitgliedschaft Hamburg) hielt am 19. d. M. eine öffentliche Versammlung ab. Zum Punkt der Tagesordnung: »Die Seelente und der Alkohol« nahm A. Störmer das Wort. Am Schlusse seiner Ausführungen, die noch von Herrn Robert Pusch (Lehrer an der Navigationsschule) und Siggelkow ergänzt wurden, brachte der Referent folgende Resolution in Vorschlag, die mit allen gegen 8 Stimmen angenommen wurde: »Die am 19. Juli 1900 zu Hamburg-St. Pauli in der »Concordia« versammelten seemannischen Arbeiter sind mit dem Referenten dahin einverstanden, dass der Genuss von Alkohol in jeglicher Form dem menschlichen Organismus schädlich und deshalb von sämtlichen Arbeiter-Organisationen auf die Enthaltbarkeit von diesem Gift in erster Linie möglichst hinzuwirken ist. Es empfiehlt sich daher zunächst, dass die Gewerkschafts-Comités dieser Sache näher treten und ist Seitens der Leitung der hiesigen seemannischen Organisation ein diesbezüglicher Antrag im Hamburger Gewerkschafts-Comité so bald als thunlich zu stellen. Gleichzeitig wird der Vorstand der Mitgliedschaft »Hamburg« des Seemanns-Verbandes beauftragt, durch eine erneute Eingabe an die Verwaltung des Seemannshauses diese um die Schliessung der Schänke im Seemannshaus während der An- und Abmusterungszeit zu ersuchen. Sollte dieser

Schritt abermals erfolglos sein, so ist ein ähnliches Gesuch, die Schliessung der Schänke im Seemannshause betreffend, an den hohen Senat zu richten. Bei der Hamburger Polizeibehörde ist gleichfalls durch eine Eingabe dahin vorstellig zu werden, den Platz vor dem Seemannshause und vor dem englischen Consulat von Geschäftsleuten und Schleppern gänzlich freizuhalten. Auch ist Seitens unserer Organisation die Errichtung einer Lesehalle in Erwägung zu ziehen.

(Hamb. Fremdenbl.)

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mitteilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. Juli 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 839 Schiffe, dar. 346 Dampfer (incl. Schlepper) und 493 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 625 deutsche, 94 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 68 holländische, 29 englische, 13 russische, 2 belgische, 2 französische, 2 amerikanische Schiffe und die Yacht des Fürsten von Monaco.

Der »W. Ztg.« wird aus New-York geschrieben: Der heurige **Ocean-Passagierverkehr** hat den grossen Dampfschiffahrtsgesellschaften manche Enttäuschung gebracht, die allerdings mehr in den übertriebenen Erwartungen begründet ist, als in dem wirklichen Stande des Geschäftes, welches als sehr befriedigend bezeichnet werden muss. Die Gesellschaften, welche von »brechend vollen« Schiffen auch für die Monate August und September träumten, sind enttäuscht, denn die Vormerkungen für die genannten Monate, welche bezüglich der Ostfahrten (von New-York nach Europa) gewöhnlich als schwach gelten, können heuer wohl als verhältnissmässig sehr reichlich, wenn auch nicht als glänzend bezeichnet werden. Um die Reiselust anzuregen und namentlich die wohlhabenden Elemente zur Benützung der ersten Cajüten zu veranlassen, haben sich nunmehr alle Gesellschaften dazu entschlossen, die Wintertarife, welche bedeutende Preisermässigungen (bis zu 40 %) bieten, statt wie beabsichtigt im October bereits am 15. August in Kraft treten zu lassen. Dieser Schritt wird allgemein als ein solcher angesehen, der die Zahl der Passagiere erheblich zu steigern geeignet ist.

Schiffahrt von Bergen (Norwegen) 1899. Die Schiffahrt hatte wie im Vorjahre gute Resultate aufzuweisen und brachte der Stadt bedeutende Summen ein. Die grösseren Schiffe waren hauptsächlich in Amerika auf Monatsbefrachtungen, während die kleineren Dampfer in nordeuropäischen Fahrten beschäftigt waren. Die Dampferflotte Bergens zahlte zu Anfang des Jahres 1899 246 Dampfer von 159 800 R.-T. Hierzu kamen im Laufe des Jahres 1899 durch Neubau 15 Dampfer von 15750 R.-T. hinzu, während der Abgang innerhalb des Jahres 14 Dampfer von 6150 R.-T. betrug. Es verblieb also am Schlusse des Jahres 1899 ein Bestand von 247 Dampfern von 169 400 R.-T.

Der Jahresbericht der **Compagnie Générale Transatlantique** giebt die Gesamtfrachteinnahmen für 1899 mit 49,526,125 Fr. an, einschliesslich Prämien und 2,428,144 Fr. für diverse Einnahmen nebst vorgetragenen Saldo aus 1898. Die Ausgaben belaufen sich auf 6,454,806 Fr., so dass ein Bruttogewinn von 6,454,806 bleibt. Gegen das Vorjahr haben die Einnahmen um 2,118,547 Fr., die Ausgaben um 2,057,609 Fr. zugenommen. Der Werth der Flotte, im Beginn des Jahres abzüglich Amortisation 116,261,019 Fr. betragend, vergrösserte sich während des Jahres um 7,181,695 Fr. durch den Ankauf der »Aquitaine«, »Bordeaux« und »Pauillac«; dagegen verringert sich der Betrag um den Werth der verkauften »Washington«, »Ville de Bordeaux« und »Ville de Brest« auf Netto

117 743 965 Fr. Die allmählichen Amortisationen beliefen sich Ende des Jahres auf 131 725 208 Fr. In dem angegebenen Werthe sind 12 461 570 Fr. für die Ende des Jahres im Bau befindlichen Dampfer »Lorraine« und »Savoie« nicht enthalten. Von dem Bruttogewinn werden 5 085 000 Fr. zu Abschreibungen und 64 000 Fr. zu den Reserven verwandt, während aus den restlichen 1 305 806 Fr. eine Dividende von 6 Fr. per Actie von 500 Fr. vorgeschlagen wird. Die Zahl der in 1899 beförderten Passagiere stieg von 201 297 in 1898 auf 240 091 in 1899, die Quantität der beförderten Waaren von 665 468 auf 667 078 Tons, die Zahl der Colli von 11 091 061 auf 11 292 774, der Werth der Münzen und Werthsachen von 165 310 741 auf 170 177 451 Fr. und die Zahl der Postpakete von 750 191 auf 768 036. Gegen 1052 in 1898 wurden 1908 Reisen in 1899 gemacht. Der Verbrauch an Kohlen beträgt 432 092 To., 9184 To. mehr als im Vorjahr. Die Kosten stiegen jedoch auf 335 635 Fr. auf Grund der höheren Preise. Abgeschlossene Contracte in Cardiff und den Vereinigten Staaten verhinderten einen grösseren Anlauf der Kosten. Die Zahl der zurückgelegten Seemeilen betrug 691 375, wovon 494 307 auf subventionirte Linien und 197 067 auf den freien Dienst entfallen. Die contractliche Schnelligkeit auf den verschiedenen Postlinien wurden stets überschritten. Auf Newyork-Linie wurden durchschnittlich 16,25 Knoten gefahren gegen eine obligatorische Geschwindigkeit von 15 Knoten, auf der Westindischen Linie 12,86 Knoten gegen 12. Die active Flotte bestand Ende 1899 aus 59 Dampfern von zusammen 163 254 T. Brutto mit einem Maximal-Displacement von 255 900 T. und 170 550 Pferdekräften. Die Fertigstellung der beiden grossen Dampfer in Penboet, der »Lorraine« und »Savoie«, ist nach Kräften beschleunigt worden. Es erwachsen jedoch Schwierigkeiten in Beschaffung des Materials durch Strikes, grosse Anforderungen für die Ausstellung und Unfälle. Der Bau der »Lorraine« wurde ausserdem durch ein Feuer verzögert. Der Dampfer liegt jedoch jetzt in flotten Wasser und wird in kurzem seine erste Reise antreten. Alle Kräfte werden nun der Vollendung der »Savoie« gewidmet werden.

Die Versicherung norwegischer Seeleute. In diesen Tagen hat die sog. Seemannscommission dem norwegischen Ministerium des Innern einen umfangreichen Getetzentwurf über die Versicherung der Seeleute eingereicht. Die vorgeschlagene Versicherung umfasst: Unfallversicherung, Invalidenversicherung, Altersversicherung und Versicherung auf den Todesfall. Die Unfallversicherung, sowie die Versicherung auf den Todesfall bieten nichts Besonderes von Interesse. Für die Invalidenversicherung ist im Allgemeinen eine Karenzzeit von 12 Monaten, für die Altersversicherung eine solche von 200 Monaten festgesetzt, wobei jedoch in Bezug auf bereits im Dienst befindliche Seeleute gewisse Modalitäten bestimmt worden sind. Die Altersgrenze für die Berechtigung zur Alterspension beträgt 65 Jahre für Schiffsführer, Maschinisten und erste Steuerleute und 60 Jahre für alle übrigen Seeleute. Die höchsten Pensionen sind: 1. Classe (Schiffsführer und 1. Maschinisten) 500 Kronen, 2. Classe (1. Steuerleute und 2. Maschinisten) 400 Kronen, 3. Classe (Bootsleute etc.) 320 Kronen, 4. Classe (Matrosen etc.) 280 Kronen und 5. Classe (Jungleute etc.) 160 Kronen. Die Wittwen- und Kinderpensionen sollen im Durchschnitt 30 und 15 pCt. der Pension des Verstorbenen betragen, für elternlose Kinder jedoch 30 pCt. Mehr als 80 pCt. der Pension des Mannes dürfen Wittve und Kinder zusammen nicht beziehen. Zur Deckung der Kosten der Versicherungen wird eine Prämie von 6 pCt. von der baaren Heuer berechnet, von welcher der Rheder und Versicherte je die Hälfte zu zahlen haben. Ausländer sind verpflichtet, volle Prämien zu zahlen, nehmen jedoch nur an der Unfallversicherung Theil. Das Gesetz soll eventuell am 1. Januar 1901 in Kraft treten.

Seereisen deutscher Schiffe: Ueber die Seereisen deutscher Schiffe im Jahre 1898 enthält das 2. Heft des Jahrgangs 1900 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches eine Anzahl von Nachweisungen. Diese Reisen sind unterschieden in solche: 1) zwischen deutschen Häfen, 2) vom Auslande nach deutschen Häfen und von deutschen Häfen nach dem Auslande und 3) zwischen ausserdeutschen Häfen. Die Gesamtzahl der Seereisen deutscher Schiffe bezifferte sich im Jahre 1898 auf 95 109, der dabei zur Verwendung gelangte Netto-Raumgehalt auf 43 795 172 R.-T. (wobei jedes Schiff so oft gerechnet ist, als es Reisen ausführte); mit dem Jahre 1897 verglichen, zeigen die Erhebungen des Jahres 1898 eine Zunahme in der Zahl der Reisen um 8108 (9,3 v. H.) und im Raumgehalt: der dabei beschäftigt gewesen Schiffe um 3 498 892 R.-T. (8,7 v. H.). Im Jahre 1898 sind bei den Reisen zwischen deutschen Häfen 51 186 Schiffe mit 3 587 726 R.-T. gezählt worden. Auf Reisen zwischen deutschen und fremden Häfen und umgekehrt waren 21 939 deutsche Schiffe in Thätigkeit, deren Gesamt-Raumgehalt 11 715 113 R.-T. betrug, und zwischen ausserdeutschen Häfen verkehrten 21 984 Schiffe mit einem Raumgehalt von 28 492 333 R.-T. Dabei sind die Zwischenreisen, die hauptsächlich von bremischen und hamburgischen Dampfern auf der Ausreise nach ausserdeutschen Häfen gemacht wurden, als selbständige Reisen zwischen ausserdeutschen Häfen gerechnet. Von sämtlichen Seereisen deutscher Schiffe wurden im Jahre 1898 83,3 v. H. mit Ladung und 16,7 v. H. in Ballast oder leer ausgeführt.

Die Schifffahrt auf den grossen nordamerikanischen Binnenseen hat im Laufe der Zeit einen Umfang angenommen, von welchem sich nur Wenige eine annähernd zutreffende Vorstellung machen, zumal deshalb, weil an jenem Verkehr europäische Kreise nicht betheiligt sind. Man kann sagen, dass die canadisch-amerikanischen Binnenseen eine Welt für sich bilden, die ihre Schiffe auf eigenen Werften baut und aus den umliegenden ungeheuren Gebieten mit Frachtgut wie mit Passagieren gespeist wird. An den Küsten jener Städte

befinden sich zahlreiche Hafenstädte, welche unter einander in lebhaftem Austausch stehen und es geht insbesondere ein so lebhafter Ausfuhrhandel von dort indirect nach Europa, dass er ein ganz enormes Facit ergibt. Allein im letztvergangenen Jahre gelangten von Chicago aus per Bahn und Seefracht 222 Millionen Bushel Getreide und 5 1/2 Millionen Fass Mehl zur Ausfuhr. Von diesem Gesamtbetrag wurden nur zwölf Procent nach canadischen Häfen verschifft. Wenn aber erst die Vertiefung des Wellandcanals bewerkstelligt sein wird, welche Schiffen bis zu 1500 Tons Tragfähigkeit die Möglichkeit einer directen Fahrt zwischen dem Ocean und den Binnenseen eröffnet, so darf man darauf rechnen, dass der Getreidezufuss nach Montreal behufs dortiger Umladung in grössere Schiffe noch eine bedeutende Steigerung erfahren wird. Nicht minder wahrscheinlich ist es, dass Handelsdampfer direct von englischen und continentalen Häfen nach den amerikanischen Binnenseenplätzen gehen und von dort mit Getreide und Mehl beladen zurückkehren werden. Da die Durchfahrt durch die Canalschleusen für Schiffe bis zu 270 (engl.) Fuss Länge, 45 Fuss Breite und 14 Fuss Tiefgang frei ist, so wirft sich die Frage auf, schreibt die „H. N.“, ob die cisatlantische Rhederei mit den grossen amerikanischen Frachtdampfern und Eisenbahnen in der vorerwähnten Weise, durch Export europäischer Erzeugnisse und Stückfracht von Getreide und Mehl, unter lohnenden Bedingungen concurriren kann.

Kleine Mittheilungen.

Die Handelskammer für das Herzogthum Oldenburg hat sich in ihrer ersten Versammlung am 11. Juli d. J. constituirt. Die bisher vom „Verbande der Handels- und Gewerbe-Vereine für das Herzogthum Oldenburg“, welcher sich am 1. August auflöst, wahrgenommenen Functionen sind, sofern sie sich nicht auf das Handwerk beziehen, von der Handelskammer übernommen. Als Vorsitzender der Corporation fungirt Herr Aug. Schultze; zum Syndicus ernannt ist Herr Dr. jur. Violet heide in der Stadt Oldenburg.

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Regelmässige Post-Dampfer
nach

Brasilien und La Plata

Bahia, Rio de Janeiro u. Santos (via Leixoes u. Lissabon):

1. August: D. „Amazonas“.

Pernambuco, Rio de Janeiro und Santos (via Leixoes und Lissabon):

8. August: D. „Paraguassu“.

22. August: D. „Pernambuco“.

Bahia, Victoria, Rio de Janeiro und Santos (via Leixoes und Lissabon):

15. August: D. „San Nicolas“.

via Teneriffe nach:

Montevideo, Buenos Aires, Rosario und San Nicolas:

11. August: D. „Sao Paulo“.

18. August: D. „Tucuman“.

Montevideo und Buenos Aires (via Teneriffe):

4. August: D. „Cap Verde“.

Näheres wegen Fracht bei August Bolten, Wm. Miller's Nachfolger.

Wegen Passage bei der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Blell's Aromatischer Pepsinwein

von C. BLELL, Rath's-Apotheke, Magdeburg.

Von ausgezeichnetem Wohlgeschmack und laut Analyse der vereidigten Chemiker Alberti und Hempel, wie des Apotheker Annatö, Magdeburg, wirksamstes Pepsinpräparat.

Ausführliches Gutachten liegt jeder Flasche bei.

Von vielen Aerzten als vorzügliches Mittel bei Verdauungsstörungen, Appetitlosigkeit und Magenkatarrh verordnet, für Reconvalescenten von grossem Werthe.

In Originalflaschen von ca. 625 und 250 g Inhalt.

Pa. Qualität Bunkerkohlen

liefert zu billigsten Preisen

Bd. Blumenfeld,
Hamburg, Dovenhof 77.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinböf 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 31.

Hamburg, den 4. August.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Unsere Prüfungen zum Seeschiffer und Seesteuermann. — Haftbarkeit deutscher Rheder. — Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder. — Der Mangel an Maschinisten III. Cl. und die Ausbildung der Maschinisten IV. Cl. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Briefe deutscher Capitane.

Auf dem Ausguck.

In den letzten Tagen stand die deutsche Handelsmarine noch stärker als üblich im Zeichen des Verkehrs. Nacheinander sind vom 28. Juli bis 4. August zehn Dampfer mit 558 Officieren und 10 802 Unterofficieren und Mannschaften deutscher Truppen nach dem fernen Osten eingeschifft worden, um dort den Frevel zu sühnen, den China durch Ermordung unseres Gesandten am Deutschen Reich begangen hat. Von den aufgezählten Soldaten wurden 6143 durch sechs Schiffe des Norddeutschen Lloyd und 5217 durch vier Schiffe der Hamburg Amerika-Linie befördert. Hinzuzurechnen sind die durch »Wittekind« und »Frankfurt« am 3. Juli von Wilhelmshaven abgesandten beiden Seebataillone.

Müssen wir uns als fachmännisches Blatt auch versagen, auf die Bedeutung dieses grossen Ereignisses nach politischer und nationaler Richtung hinzuweisen, so mag doch gestattet sein, das Geschehniss von einem anderen Gesichtspunkte aus zu betrachten. — Vom Standpunkt der Leistungsfähigkeit als schnelles und sicheres Transportmittel, hat unsere Handelsmarine ihren altbewährten Ruf befestigt und die früheren Erfolge durch einen neuen gekrönt. Andererseits wird die Bedeutung

der Handelsflotte, als ein wichtiges Glied in der Kette von erforderlichen Maassregeln zur Stärkung und Erhaltung unserer Wehrkraft auch von solchen Reichsangehörigen erkannt werden, die bestrebt sind, durch Prohibitivmaassregeln den Lebensnerv der deutschen Kauffahrtei zu unterbinden. Wenn man berücksichtigt, dass erst Anfang Juli an die beiden Rhedereien von der Militärbehörde das Verlangen nach Schiffsräumen zum Transport für mehr als 12 000 Personen gestellt wurde, und dass kaum vier Wochen später die Einschiffung vollzogen war, trotzdem die vaterlandslose Socialdemokratie durch Veranstaltung von Arbeiterausständen die Durchführbarkeit der Aufgabe erschwerte, dann ist man gezwungen, sowohl den beiden grossen Rhedereien, als unseren Schiffswerften Lob und Anerkennung auszusprechen. Eine derartige Kundgebung scheint um so berechtigter, als in den Annalen unserer Handelsmarine noch kein Truppentransport im grösseren Maassstabe verzeichnet ist.

Man vergegenwärtige sich dagegen die englischen Truppensendungen und deren Begleiterscheinungen nach Ausbruch des immer noch nicht beendeten südafrikanischen Krieges. Dort ein im Truppentransport erfahrenes Personal, eine unbegrenzte Anzahl Schiffe zur Verfügung und dabei anfangs welcher Erfolg? Es haperte an allen Ecken und Enden. Die Regierung charterte die Schiffe durch

Zwischenhändler, die dabei reich wurden. Die Beköstigung der Truppen während der Reise geschah durch einen ungeheuer grossen Beamtenapparat aus der Militärverwaltung. Die Folge war, dass der englischen Regierung in erster Zeit des nach dem Kriegsschauplatze beordneten Truppentransport keine erstclassigen Schiffe zur Verfügung standen und dass die Truppen halbverhungert in Capstadt landeten. Mit Recht sprach die einheimische Presse über die Ungerechtigkeit und klagte die Regierung an, Mangel an Erfahrung und Umsicht documentirt zu haben. Der deutsche Truppentransport durch hochmoderne und in ihrer Branche erstclassige deutsche Dampfer veranstaltet, hat sich im Gegensatz hierzu in glatter, prompter Weise vollzogen. Unsere Regierung liess sich keinen Fehler zu Schulden kommen, welche der englischen Regierung mit Recht zum Vorwurf gemacht worden sind. Dass wir vom Standpunkt des Seemanns auch alle Ursache haben mit dem Resultat zufrieden zu sein, soll noch hinzugefügt werden.

Aus dem Ring der Hamburger Schiffahrtsnotabeln ist Anfang dieser Woche eine Gemme gefallen. Herr **Robert Miles Sloman**, der Seniorchef der Weltfirma Rob. M. Sloman jr., hat nach vollendetem 87. Lebensjahre das Zeitliche gesegnet. Ein an Arbeit und Erfolg reiches Leben hat seinen Abschluss gefunden. Die deutsche Seeschifffahrt betrauert in dem Verstorbenen einen ihrer hervorragendsten Vertreter, der in dieser Eigenschaft mehr als einmal Gelegenheit genommen hat, bahnbrechend seiner Umgebung den Weg zu zeigen, der im Sinne gesunden Fortschritts und gedeihlicher Weiterentwicklung beschritten werden musste. Seine segensreiche Wirksamkeit erstreckte sich aber nicht allein auf geschäftliche Unternehmungen, er war auch ein thatkräftiger Bürger des Hamburgischen Gemeinwesens, dessen Bestrebungen er nach allen Richtungen unterstützte. Und was Herr Robert Sloman als Wohlthäter hilfsbedürftiger Mitmenschen geleistet hat, steht mit ehernen Lettern in den Annalen hamburgischer Wohlthätigkeitsbestrebungen. Als eine Patriarchengestalt, die rein menschlich fesselte, wird er in unserer Erinnerung fortleben.

Unsere Prüfungen zum Seeschiffer und Seesteuermann.

In No. 20 der »Hansa« findet sich auf Seite 231 eine Mittheilung über Schiffer- und Steuermannsprüfungen in Grossbritannien, welche die bemerkenswerthe Thatsache ergibt, dass in den englischen Prüfungen nicht, wie bei uns, die »Bestandenen«, sondern die »Weniger glücklichen«

überwiegen. Wenn von 1126 Schiffercandidaten 412 mit negativem Erfolge aus der Prüfung hervorgehen, und in der sogenannten »extra-master«-Prüfung von 122 Prüflingen 52 nicht bestehen, so ist das schon ein sehr hoher Procentsatz hinsichtlich der Nichtbestandenen; wenn man aber liest, dass von 3831 Candidaten, die sich zur Steuermannsprüfung meldeten, nur 1788 diese bestanden, so giebt doch ein so auffallend ungünstiger Ausfall zu denken.

Vergleichen wir damit zunächst die Ergebnisse unserer deutschen Prüfungen gleicher Art, so zeigt sich uns ein ganz anderes Bild. Ich wähle dazu die statistische Zusammenstellung der Ergebnisse der in den Jahren 1897, 1898 und 1899 im Deutschen Reiche stattgehabten Prüfungen, wie sie von dem Herrn Geheimen Regierungsrath Dr. Schrader, dem Reichsinspector für die Seeschiffer p. p. Prüfungen, zusammengestellt ist und mir im Original vorliegt. Hieraus vernehmen wir Folgendes:

1) In 116 Prüfungen zum Schiffer für kleine Fahrt bestanden dieselbe von 368 Candidaten 357, darunter 15 mit Auszeichnung; von den 11 Durchgefallenen waren bei 7 Prüflingen die Leistungen in der schriftlichen Prüfung nicht genügend, während 4 in der mündlichen Prüfung zurückgewiesen wurden.

Jedenfalls ein sehr günstiges Resultat.

2) An Seesteuermanns-Prüfungen wurden in den Berichtsjahren in Deutschland 118 abgehalten, es meldeten sich dazu 1177 Candidaten, von denen 1008 bestanden, davon 40 »mit Auszeichnung«, 19 erhielten die »Reichsprämie« wegen hervorragender Leistungen in der praktischen Prüfung. Also mussten hier 169 Prüflinge = reichlich $14\frac{1}{3}$ v. H. wegen ungenügender Leistungen zurückgewiesen werden, und zwar 159 in der schriftlichen, und 10 theils in der praktischen, theils in der mündlichen Prüfung.

Auch dieses Resultat ist als ein recht günstiges zu bezeichnen.

3) Zu den 100 Prüfungen zum Schiffer auf grosser Fahrt, welche in dem genannten Zeitraum abgehalten wurden, meldeten sich 836 Steuerleute, von denen 753 das erstrebte Ziel erreichten; von diesen bestanden 16 die Prüfung »mit Auszeichnung«, und 11 von ihnen erhielten wegen hervorragender Leistungen in der praktischen Prüfung die »Reichsprämie«. Von den 103 = $12\frac{1}{2}$ v. H. Nichtbestandenen fielen 90 in der schriftlichen und 13 in der mündlichen Prüfung durch, ein Resultat, wie es sich erheblich günstiger schwerlich wird erreichen lassen.

Fasst man diese Ergebnisse zusammen, so zeigt sich, dass in 334 Prüfungen 2381 Seeleute geprüft wurden, von den 283, also nahe 12 v. H. nicht bestanden.

Diese Zusammenstellung unserer Prüfungsergebnisse zeigt ein von denen der englischen so grundverschiedenes Bild, dass ein Gegenüberstellen kaum nützlich erscheint, da ganz ausserordentlich viel günstigere Zahlen auf unserer Seite stehen, man vergleiche nur 12 v. H. mit 53 v. H. Durchgefallene. Und dennoch ist es eben dieser krasse Unterschied, der zum Nachdenken darüber anregt, worin der Grund dieser ganz aussergewöhnlichen Verschiedenheit zu suchen ist.

Wenn ein Prüfling die mit ihm vorgenommene Prüfung nicht besteht, so genügt er offenbar nicht den an ihn gestellten Anforderungen, und es sind, wenn man von der Befangenheit absieht, die jeden Prüfling in mehr oder minder hohem Grade während der Prüfung beschleicht, und auf die von vornherein Rücksicht genommen wird, nur 2 Gründe für diesen Misserfolg möglich, nämlich, entweder sind die an den Prüfling gestellten Anforderungen zu hoch geschraubt, oder die Vorbildung des Prüflings ist eine ungenügende.

Was den ersten dieser Gründe anlangt, so wird jeder unparteiische Fachmann zugeben müssen, dass in Deutschland sowohl an den Seeschiffer- als auch an den Seesteuermanns-Prüfling hinsichtlich seiner theoretischen Ausbildung höhere Anforderungen gestellt werden, als in England, wobei wir von der sogenannten »extra-master«-Prüfung vorläufig absehen müssen, weil wir die »officiell« in Deutschland noch nicht für nöthig erachten, obwohl die grossen Dampfergesellschaften in Hamburg und Bremen anderer Meinung sind. Dies tritt am klarsten bei der schriftlichen Prüfung zu Tage, die bei uns nicht nur einen bedeutend grösseren Raum einnimmt, als in England, sondern ohne Frage den wesentlichsten Bestandtheil unserer ganzen Prüfung bildet. Es müsste hiernach also ein ungünstigeres Ergebniss dieser Prüfungen auf unserer Seite liegen. Wenn dies thatsächlich nicht der Fall ist, so fragt es sich, ob die Anforderungen in der praktischen und mündlichen Prüfung in England vielleicht höhere sind. Was die erstere anbetrifft, so ist dies kaum möglich, da sie sich, meines Wissens, ebenso wie bei uns nur auf die Handhabung und den Gebrauch der nautischen Instrumente: Sextant, Octant, Barometer und Thermometer erstreckt, während auch dort Compass, Loth und Karte der schriftlichen bezw. mündlichen Prüfung vorbehalten sind. Dass die mündliche Prüfung sich in England schwieriger gestaltet, scheint mir wahrscheinlich, obgleich ich hier allerdings nicht aus eigener Erfahrung spreche, vielmehr nur vom Hörensagen berichten kann; wenn man aber, selbst bei nur flüchtigem Hinschauen, leicht erkennen muss, ein wie grosser Werth fast auf allen Gebieten des Schaffens in jenem Lande dem Können, d. h. der

praktischen Anwendung und Ausübung des theoretisch Erlernten beigelegt wird, so kommt man gar bald zu der Ueberzeugung, dass man in England, wie in manchen anderen Prüfungen so auch in dieser den Schwerpunkt, abweichend von uns, in den mündlichen Theil legt. Ob das besser ist, mag hier unentschieden bleiben, jedenfalls ergibt sich aber aus einem Vergleich, bei dem man die Anforderungen, die an den resp. Prüfling gestellt werden, in England und Deutschland einander gegenüberstellt, dass diese bei uns mindestens ebenso hoch, zum Theil sogar nicht unerheblich höhere sind.

Was den zweiten Grund, die Vorbildung des Prüflings, anbetrifft, so sind die Candidaten in Deutschland jedenfalls viel besser daran, als ihre Collegen in England. Unsere staatlichen Navigationschulen mit ihren festen Steuermanns- und Schiffercursen stehen deshalb auf einer so hohen Stufe, weil die Lehrer an diesen Anstalten vom Staate geprüft und auf Lebenszeit angestellte Beamte sind, die nicht nur eine umfassende theoretische Ausbildung in allen Zweigen des nautischen Wissens genossen, sondern sich auch durch langjährige Ausübung des praktischen Schiffsdienstes diejenigen praktischen Kenntnisse erworben haben, die für einen Schiffsführer unerlässlich sind. Wenn solchen Lehrkräften, denen es Dank ihrer Beamtenstellung in materieller Beziehung gleichgültig sein kann, wie viele Schüler an dem Unterricht in ihrer Classe theilnehmen, eine hinreichende Menge von zweckentsprechenden Lehrmitteln zur Verfügung gestellt wird, wie es bei uns der Fall ist, so ist es auch möglich, einem jungen Manne von durchschnittlicher Begabung während des fest abgegrenzten, nicht zu eng bemessenen Cursus an diesen staatlichen Bildungsstätten diejenigen theoretischen Kenntnisse beizubringen, die zum Bestehen der betr. Prüfung erforderlich sind, vorausgesetzt, dass bei der Aufstellung der Lehrpläne dieser Schulen mit der grössten Umsicht verfahren, und bei ihrer Ausführung vom Lehrer selbst nicht nur eine planvolle Zeiteintheilung, sondern auch eine verständige Sichtung des Wesentlichen vom Unwesentlichen im Lehrstoff unablässig beobachtet wird.

In England dagegen, wo der angehende Schiffs-officier seine Ausbildung noch grösstentheils durch Privatunterricht bezw. in Privatschulen erhält, wie das früher ja auch in vielen deutschen Seestaaten der Fall war, kann weder von einem regelrechten Cursus, noch von einem gründlichen Unterricht die Rede sein, vielmehr bleibt es bei solcher Einrichtung, wie männiglich bekannt, dem Ermessen des Einzelnen überlassen, wie oft und wie lange er an dem Unterricht theilnehmen will, und, da es in der menschlichen Schwäche begründet ist, dass mancher sich klüger schätzt, als er in Wahrheit ist, so folgt daraus, dass so viele Candidaten in England

nicht hinreichend vorgobildet in die Prüfung gehen und das Ziel ihrer Wünsche nicht erreichen. Dies ist, meines Erachtens, der Hauptgrund, wesshalb der Procentsatz der Durchgefallenen in jenem Lande eine so erstaunliche Höhe erreicht.

Diese kurze Betrachtung erweckt in unserm Herzen hohe Befriedigung und ein Gefühl des Dankes gegenüber denjenigen Männern, die dazu mitgewirkt haben, dass unsere staatlichen Einrichtungen zur Ausbildung unserer Seeleute bis zu dieser Zeit auf eine so hohe Stufe gestellt sind, dass sie den Vergleich mit dem ersten aller Seestaaten siegreich bestehen; denn mit patriotischem Stolz dürfen wir bekennen, dass unsere Schiffsofficiere überall in der Welt eines vorzüglichen Rufes sich erfreuen. Indessen darf sich zu dem patriotischen nicht der Stolz des Pharisäers gesellen. Eingedenk des uralten, aber auch heute noch wahren Wortes: »Alles fließt«, sollen wir stets bestrebt sein, mit der Zeit fortzuschreiten und ihr unsere Einrichtungen, d. h. in der Schule die Lehrgegenstände, anzupassen, denn Das allein ist wahres Leben. Unaufhaltsam fällt das Alte und täglich wird Neues geboren; nur wenn wir dieses Wechselspiel des Lebens mit Aufmerksamkeit und sinnigem Verständniss verfolgen, wenn wir Alles prüfen und das Beste behalten, (denn das Neue ist nicht immer das Beste) dann werden wir auf der Höhe bleiben und die hervorragenden Leistungen unserer Seeleute werden auch in Zukunft die Opfer rechtfertigen, die der Staat ihrer Ausbildung bringt.

Theodor Lünig,
Königl. Navigationslehrer.

Haftbarkeit deutscher Rheder.

Einem längeren uns von einem Capitän zugegangenen Schreiben entnehmen wir:

... »Bei Besprechung des Themas »Haftbarkeit der Rheder« ist in der »Hansa« No. 18 erwähnt, dass bei Collisionfällen der deutsche Rheder nur mit Schiff und Fracht haftet, im Gegensatz zum englischen, dessen Haftgrenze sich bis 8 resp. 15 £ per Ton ausdehnt. Dieser Auspruch ist m. E. unrichtig, denn, soweit ich unterrichtet bin, haftet auch der deutsche Rheder bei Collisionfällen personell, wenn die Collision durch ein nachweisbares Verschulden der Schiffsbesatzung verursacht worden ist. Bin ich aber im Irrthum, so bin ich auch einer Belehrung sehr zugänglich. Ueberhaupt würden Sie vielen Collegen einen Gefallen durch kurze Verzeichnung solcher Fälle erweisen, in denen der Rheder haftfrei oder haftbar ist.«

Der Herr Einsender befindet sich mit seiner Annahme im Irrthum. Die Haftpflicht des deutschen Rheders bei Collisionfällen wird eben nur dann auf Schiff und Fracht ausgedehnt, wenn der Zusammenstoß durch Verschulden einer Person der

Besatzung (§ 734, H.-G.-B.) herbeigeführt ist. In solchen Fällen, wo der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden hervorgerufen ist, hängt nach § 735 des H.-G.-B. die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Zusammenstoß vorwiegend von Personen der einen oder der anderen Besatzung verursacht worden ist. Fällt dagegen keiner Person der Besatzung weder des einen oder anderen Schiffes ein Verschulden zur Last, so findet ein Anspruch auf Ersatz nicht statt.

Ferner gilt, wenn mehr als zwei Schiffe zusammenstossen folgende Bestimmung. Ist der Zusammenstoß durch eine Person der Besatzung des einen Schiffes verschuldet, so haftet der Rheder des letzteren auch für den Schaden, welcher daraus entsteht, dass durch den Zusammenstoß dieses Schiffes mit einem anderen der Zusammenstoß dieses anderen Schiffes mit einem dritten verursacht ist. (§ 739, H.-G.-B.)

Natürlich giebt es auch eine Anzahl Fälle, die eine persönliche Haftung des Rheders nach sich ziehen. Dem im vorhin erwähnten Schreiben ausgesprochenen Wunsche gemäss, sollen im Nachstehenden ganz kurz solche Situationen gekennzeichnet werden, die über den Begriff »Haftbarkeit der Rheder« einigen Aufschluss geben.

1) Eine persönliche Haftung liegt vor, wenn durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen Schaden zugefügt wird.

Die Fassung »durch ihr Verschulden in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen« soll erkennbar machen, dass der Rheder nur für diejenigen schuldhaften Handlungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen haftet, welche mit der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen in einem inneren Zusammenhange stehen, also für einen Schaden, der durch die Art und Weise, in welcher sie (nämlich die Personen) ihren Dienst verrichten, veranlasst wird. Unter »Schiffsbesatzung« in diesem Sinne ist jede im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken thätige Person zu verstehen. Das Reichsgericht rechnet in feststehender Praxis, soweit es sich um Haftung für Verschulden der Schiffsbesatzung (auch bei Schiffscollisionen) handelt, ausser dem Schiffer und der Mannschaft im engeren Sinne auch die vorübergehend zu Schiffsdiensten auf dem Schiffe verwendeten Personen zur Besatzung, speciell auch die freiwillig angenommenen Lootsen, die Besatzung eines angenommenen Schleppdampfers und die bei der Entlöschung des Schiffes mit der Bedienung der Dampfwinden betrauten Arbeiter.

2) Der Rheder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den

Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch persönlich.

Der Wortlaut dieser Bestimmung (§ 487 des H.-G.-B.) ist in sofern von § 68 der Seemannsordnung abweichend, als hier von den Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen die Rede ist, während in der Seemannsordnung nur von Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen gesprochen wird. Zu bemerken ist hierbei noch, dass nur der Rheder nicht aber der Schiffer aus den Heuerverträgen persönlich haftbar gehalten werden kann.

3) Der § 486, H.-G.-B. kennzeichnet folgende Fälle, in welchen der Rheder nicht persönlich sondern nur mit Schiff und Fracht (*fortune de mer*) haftet:

a. Wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat.

Hierzu äussert sich H. Makower in seinem bedeutenden Werk »Handelsgesetzbuch«:

»Die nicht persönliche Haftung des Rheders kann verschieden aufgefasst werden; entweder geht man von der Voraussetzung aus, dass an und für sich der Rheder mit seinem ganzen Vermögen haftet, aber das Recht hat, sich von dieser Haftung durch Aufgabe des Seevermögens zu befreien (Abandonssystem), oder man geht von der Anschauung aus, dass die Verpflichtung des Rheders von Anfang an nicht über den Betrag des Seevermögens hinausgeht (System der beschränkten Haftung). Nach dem letzteren Systeme ist das der See anvertraute Vermögen der einzige Gegenstand der Execution. Fast alle neueren Gesetzgebungen, welchen sich der Pr. Entw. angeschlossen hatte, haben das Abandonssystem angenommen; das H.-G.-B. hingegen hat das System der beschränkten, rein dinglichen Haftung bei allen wichtigeren Materien durchgeführt.

Welche Wirkung es hat, wenn der Rheder nur mit Schiff und Fracht haftet, ergiebt der neunte Abschnitt dieses Buches (Schiffsgläubiger, D. R.), insbesondere ergeben die §§. 756 ff., 677, welche Frachtbeträge von dem Gläubiger in Anspruch genommen werden können. Wiederholte Anträge, dass im Falle eines Verlustes des Schiffes die Versicherungsgelder an Stelle des Schiffes den Schiffsgläubigern haften sollten, wurden abgelehnt. Dagegen tritt im Falle eines notwendigen Verkaufs des Schiffes das Kaufgeld, so lange es bei dem Käufer aussteht, oder noch in den Händen des Schiffers ist und, im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes bei der grossen Haverei die etwaige Entschädigungssumme an die Stelle des Schiffes.

b. Wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrags gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrags zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht.

Dieser Abschnitt b umfasst hinsichtlich der vom Rheder abgeschlossenen Geschäfte denjenigen Theil der Erfüllung, welcher zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, z. B. bei Fracht-, Passagier-, Schlepp-, Berge- und Hilfeleistungsvträgen. Der Dritte weiss bei Eingehung des Vertrages, dass der Rheder die Erfüllung nicht selbst besorgen, vielmehr durch den Schiffer handeln wird. Der Rheder haftet in solchen Fällen beschränkt, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht, weil er (der Rheder) kein ausreichendes Material zu einer genügenden Controlle derselben hat.

c. Wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

Die Haftung des Rheders aus den, sei es auch im Auslande vom Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäften, sowie aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung ist stets nach dem Rechte des Heimathshafens zu beurtheilen. Präsumtionen, welche das ausländische Recht in Collisionsfällen für das Verschulden der Schiffsbesatzung aufstellt, sind gegenüber dem Rheder daher unwirksam.

4) Eine Haftung des Rheders für die Effecten der Passagiere findet nur dann statt, wenn und soweit eine förmliche Uebnahme der Sachen stattgefunden hat. Ist Solches nicht geschehen, so haftet der Verfrachter, also in diesem Falle der Rheder, nur dann, wenn durch nachweisbares Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft die Effecten beschädigt sind.

5) Eine Befreiung des Rheders von der Haftpflicht bei einem verschuldeten Zusammenstoss, findet nach § 738, H.-G.-B. statt, wenn sich das Schiff unter Führung eines Zwangslootsen befunden hat und die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben.

Aus dem Wortlaut dieses Paragraphen ist jedoch nicht zu folgern, dass das Verschulden des Zwangslootsen auch dann ausser Betracht bleibt, wenn der Rheder des von diesem geführten Schiffes seinerseits Schadenersatz von dem Rheder des collidirenden Schiffes fordert. Der Rheder ist andererseits, wenn die in No. 5 erwähnten Bedingungen vorhanden sind, von dem Ersatze des Schadens nicht nur dem Eigenthümer des anderen Schiffes und dessen Ladungsinteressenten sondern auch seinen eignen Ladungsbetheiligten gegenüber frei, weil der Schaden auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders nicht abgewendet werden konnten.

Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1899/1900.

Geschäftslage. Der wirtschaftliche Aufschwung, welcher sich seit einer Reihe von Jahren in den meisten Culturländern, und vor allem in Deutschland, geltend gemacht hat, hat in dem seit unserem letzten Berichte verflossenen Jahre angehalten. Er ist auch der Schifffahrt zu Gute gekommen, die im Jahre 1899 im Allgemeinen recht befriedigende Ergebnisse erzielen konnte und der auch das laufende Jahr günstige Ausichten bietet. Die Nachfrage nach Schiffsraum wurde seit den letzten Monaten des vorigen Jahres gesteigert durch die ausserordentlich grossen Truppen- und Materialien-Transporte der englischen Regierung für den Krieg mit den Buren-Republiken. — Allerdings werden die Ergebnisse in empfindlicher Weise beeinträchtigt durch die Erhöhung der Betriebskosten, namentlich der Kohlenpreise, deren bedeutende Steigerung der Segelschifffahrt in dem zeitweilig aussichtslos scheinenden Wettbewerb mit den Dampfern zu Gute gekommen ist und den grossen Segelschiffen, von denen die hamburgische Rhederei eine Anzahl hinzuerworben hat, eine befriedigende Rentabilität ermöglicht hat. In der Schiffbau-Industrie herrscht trotz der Steigerung der Materialien-Preise rege Thätigkeit. Erfreulicher Weise werden die deutschen, und auch die hiesigen Werften auch vom Auslande in zunehmendem Masse beschäftigt, was sicherlich dazu beitragen wird, den Ruf der deutschen Schiffbaukunst immer weiter zu verbreiten.

Seemannsordnung. Der Deutsche Nautische Verein beschäftigte sich mit dem nach jahrelangen Vorarbeiten vom Bundesrath beschlossenen Entwurfe einer neuen Seemannsordnung. Der Vertreter unseres Vereins konnte als Berichterstatter den Entwurf dahin characterisiren, dass er, abgesehen von zahlreichen zeitgemässen Verbesserungen, in mannigfachen Einzelheiten die Stellung der Seeleute gegenüber den Rhedern wesentlich günstiger gestalte, namentlich durch die fast völlige Beseitigung der Vertragsfreiheit in den Bedingungen des Heuervertrages. Dieser, den geänderten socialen Anschauungen entsprechenden Besserstellung der Leute stimmten die Rheder bereitwillig zu, da die Vorlage dem von socialdemokratischer Seite gestellten Antrage in den Punkten, von denen eine Lockerung der Disciplin an Bord zu befürchten wäre, nicht gefolgt sei; es sei aber auch auf das Dringendste zu wünschen, dass bei den weiteren Verhandlungen etwaigen Anträgen auf Verschlechterung der Vorlage nach dieser Richtung nicht nachgegeben werde. Die langen Einzelberatungen betrafen meist die schon früher erörterten Punkte. Ueber den Gang und die Ergebnisse der Verhandlungen giebt der den Mitgliedern zugegangene stenographische Bericht des Deutschen Nautischen Vereins näheren Aufschluss. Inzwischen ist die Vorlage dem Reichstago zugegangen und einem Ausschusse überwiesen worden, doch scheint bei diesen Verhandlungen nach dem, was über sie bekannt geworden ist, sich leider wieder der oft beklagte Mangel an eingehender Kenntniss der Bedürfnisse des Seeverkehrs und das Ueberwiegen theoretischer Bestrebungen geltend zu machen. So ist beschlossen worden, das Löschen und Laden an Sonn- und Feiertagen absolut zu verbieten, ohne auch nur die örtlichen Behörden zu befragen, Ausnahmen zuzulassen, wie es in Hamburg der Fall ist. Wir sind aus allgemeinen und geschäftlichen Gründen keine Freunde der Sonntagsarbeit, unter Umständen ist sie aber nicht zu entbehren, wenn nicht dem Verkehr unnötiger Weise grosser Schaden zugefügt werden soll. Gewiss soll dem Arbeiter in der Regel am Sonntage Ruhe gewährt werden, ausnahmsweise Sonntagsarbeit schadet ihm aber in keiner Weise,

ist ihm im Gegentheil wegen des hohen Extraverdienstes sehr erwünscht. Jedenfalls gehört eine derartige Bestimmung nicht in die Seemannsordnung, sondern ist Sache örtlicher Regelung, zumal da das Löschen und Laden meist durch andere Arbeiter bewirkt wird und nur wenige Personen der Schiffsbesatzung dabei thätig sind. Die Wirkung des absoluten Verbot's des Löschens und Ladens an Sonn- und Feiertagen würde weit über die vernünftige Grenze, und wohl auch über das Beabsichtigte, hinausgehen. Denn es würde nicht nur in deutschen, sondern auch in ausländischen Häfen Anwendung finden, und zwar, da die Feiertage des Heimathshafens maassgebend sein sollen, auch an solchen Tagen, die in dem Liegehafen des Schiffes keine Feiertage sind, an denen also auf allen anderen Schiffen gearbeitet wird. Auf unser Ansuchen hat die Handelskammer an die Mitglieder der Reichstagskommission eine Denkschrift gerichtet, in welcher diese Gesichtspunkte näher dargelegt sind. Wir können nur hoffen, dass sie die Zurücknahme des verhängnissvollen Beschlusses veranlassen werde. In dieser Denkschrift ist auch auf den bisher unbeachtet gebliebenen Fehler der Vorlage aufmerksam gemacht, dass die Feiertage des Heimathshafens maassgebend sein sollen. Dabei ist offenbar nur an den, allerdings gewöhnlichen, Fall gedacht, dass der Heimathshafen ein deutscher ist. Aber nach der Fassung des § 480 des neuen Handelsgesetzbuches kann bekanntlich auch ein ausländischer Hafen Heimathshafen eines deutschen Schiffes sein. Danach würde auf einem deutschen Schiffe, mit dem von Brasilien aus die Schifffahrt betrieben wird, an allen brasilianischen Feiertagen, auch wenn in Brasilien das Arbeiten an ihnen gestattet ist, stets, beispielsweise auch in einem deutschen Hafen, das Löschen und Laden verboten sein, selbst wenn in Deutschland diese Tage gewöhnliche Werktage sind. Das ist ein neuer Beleg für die Nothwendigkeit der von uns wiederholt beantragten Aenderung des § 480 des Handelsgesetzbuches. Sollte sie trotzdem anlässlich der Seemannsordnung nicht vorgenommen werden, so müsste in der fraglichen Bestimmung jedenfalls das Wort »Heimathshafen« durch »Registerhafen« ersetzt werden.

Invaliden- und Wittwen-Versicherung. Das im vorigen Jahre beschlossene neue Invalidenversicherungs-Gesetz befugt die See-Berufsgenossenschaft zur Schaffung einer ihr anzugliedernden Casse für die Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute unter der Bedingung, dass die Casse auch eine Wittwen- und Waisen-Fürsorge übernimmt. Die See-Berufsgenossenschaft hatte daraufhin sogleich ein Statut für die zu gründende Casse ausgearbeitet und beschlossen, nach welchem den Wittwen und Waisen der an Krankheiten verstorbenen Seeleute dieselben Renten, wie im Unfallversicherungsgesetz festgesetzt, gezahlt und die Kosten, soweit sie nicht durch die Beiträge zur Invalidenversicherung gedeckt werden, allein von den Rhedern aufgebracht werden sollten. Das Statut wurde noch im vorigen Herbst dem Bundesrath eingereicht, so dass gehofft wurde, die wohlthätige Einrichtung werde bereits bei Beginn dieses Jahres in Kraft treten können. Doch steht die erforderliche Genehmigung noch aus.

Unfall-Versicherung. Das kürzlich beschlossene neue Unfallversicherungsgesetz legt der Rhederei erheblich gesteigerte Lasten auf, vor allem indem als für die Rentenberechnung maassgebender Jahresarbeitsverdienst, statt des 9fachen, der 11fache Betrag der vom Reichskanzler für die betreffende Mannschafts-Categorie festgestellten Monatsheuer gelten soll. Wir glauben, dass im Durchschnitt die Seeleute auch heute noch nicht länger als 9 Monate im Jahre in Thätigkeit sind, und dass, wenn auch für die grossen Nordseerhedereien die Zugrundeliegung des 10fachen Betrages der Monatsheuer gerechtfertigt sein mag, doch schon dieser Betrag, und um so mehr der 11fache, den wirklichen durchschnittlichen Jahresverdienst der Seeleute übersteigt, zumal bei der vorgenommenen Erhöhung der Monattsätze. Immerhin halten wir diese Lösung

noch für günstiger als die andernfalls vorgeschlagene Zugrundelegung des Individual-Verdienstes, die wegen der Umständlichkeit der Ermittlung die Arbeiten und Kosten der Verwaltung ausserordentlich vermehrt und viel Streit hervorgerufen haben würde.

Lohnerhöhungen. Nachdem im Herbst 1898 unter unserer Mitwirkung ein neuer Lohntarif für die Schauerleute festgesetzt war und inzwischen auch die Löhne der Kesselreiniger und der Schiffsreiniger erhöht worden sind, haben im Anfange dieses Jahres die hiesigen Rheder in Anbetracht der günstigen Ergebnisse der Schifffahrt die Heuern der Seeleute um 5 \mathcal{M} (für Matrosen auf 60 \mathcal{M} in europäischer und 65 \mathcal{M} in transatlantischer Fahrt) erhöht. Dagegen glaubten die betreffenden Rhedereien, dem später geäusserten Wunsche der Seeleute, es möge der Ueberstundenlohn in europäischer Fahrt von 30 auf 40 \mathcal{M} (wie in transatlantischer Fahrt) gesetzt werden, nicht entsprechen zu können. Da bei diesen Erörterungen die Taktik des Seemannsverbandes hervortrat, durch thatsächlich oder angeblich gemachte Zugeständnisse in einem Hafen auf die Rhedereien der anderen Häfen einen Druck auszuüben, haben wir uns mit den Rhederei-Vertretungen der übrigen deutschen Häfen in Verbindung gesetzt, um für die Zukunft ein thunlichst einheitliches Vorgehen in diesen Fragen anzubahnen.

Heuerstelle. Die Heuerstelle, wegen deren Vorhandenseins das dem Reichstago zugleich mit der Seemannsordnung vorgelegte Gesetz über die Stellenvermittlung der Seeleute für Hamburg nur von geringer Bedeutung ist, hat ihrer Thätigkeit in bisheriger Weise zur Zufriedenheit der Rheder wie der verheuerten Seeleute fortgeführt. Anderer Ansicht sind allerdings die Wortführer des Seemannsverbandes, nach denen die Heuerstelle zu den grössten Klagen Anlass bietet, welche nur dadurch abgestellt werden könnten, dass die Seeleute oder vielmehr deren zielbewusste Vertreter, an der Verwaltung beteiligt, oder doch mindestens nach Art des Arbeitsnachweises für die Stauereibetriebe eine aus Rhedern und Seemanns-Vertretern zusammengesetzte Beschwerdecommission gebildet werde. Wir konnten uns aber auch zu Letzterem nicht entschliessen, da die Verhältnisse bei der beantragten Beschwerde-Commission wesentlich anders liegen würden, als bei der für die Stauerei. Denn während bei dieser wirkliche Arbeiter mitwirken, würde bei jener die Mitwirkung activer Seeleute naturgemäss ausgeschlossen sein, die Vertretung der Arbeitnehmer vielmehr den berufsmässigen Leitern und Förderern der Seemanns-Organisation zufallen, die sicherlich die Einrichtung benutzen würden, um Beschwerden hervorzurufen, sie zu ihren Zwecken zu verwerthen und ihr Ansehen bei ihren Genossen zu erhöhen. Zu diesen Zwecken aber, die der Rhederei und nicht minder auch den Seeleuten nachtheilig sind, können wir Rhedern nicht zumuthen, ihre Zeit herzugeben. Um aber zu objectiver und gründlicher Prüfung etwaiger Beschwerden Gelegenheit zu geben, haben wir erklärt, dass unser Secretär jederzeit bereit sei, Seeleute, die Grund zur Beschwerde zu haben glaubten, anzuhören und den Fall unter Hinzuziehung zweier Rhederei-Inspectoren zu prüfen. Begreiflicher Weise entsprach diese Einrichtung nicht dem Geschmacke der Antragsteller. Ihre Drohung, bei Nichterfüllung ihrer Wünsche die Beschwerden in die Oeffentlichkeit zu bringen, schreckt uns nicht, im Gegentheil würde, wenn dadurch wirklich einmal Bestechlichkeiten oder sonstige Missbräuche eines der Angestellten an den Tag kommen sollten — was trotz aller von uns und dem Leiter der Heuerstelle angewandten Sorgfalt ja nicht ausgeschlossen ist — dies nur unseren Wünschen entsprechen und uns in den Stand setzen, für schleunige Abhülfe zu sorgen.

Tiefladelinie. Die häufig zu theoretische Neigung unserer heutigen Socialpolitiker, welche geneigt sind, den von den Socialdemokraten ausgehenden Klagen ein zu williges Ohr zu leihen und behördliches Eingreifen in die Betriebsführung zu

befürworten, ohne genügend zu prüfen, ob ein wirkliches Bedürfniss dafür vorhanden ist, legt die Gefahr nahe, dass die Bestrebungen zur Einführung einer Tiefladelinie zum Erlass eines bezüglichen Gesetzes führen könnten, obwohl aus den Verhandlungen der Seeämter oder sonstwie keinerlei Anhalt dafür vorliegt, dass deutsche Schiffe überladen seien oder würden, und obwohl das englische Tiefladegesetz nach Ansicht aller Fachleute zu einer bezüglichen Gesetzgebung nicht ermuntern kann. Um dieser Gefahr vorzubeugen, und eine noch erhöhte, zugleich aber auch bessere Garantie gegen die Ueberladung der Schiffe zu geben, als es durch ein starres, für viele Fälle der Natur der Sache nach nicht zutreffendes Gesetz geschehen kann, hat die See-Berufsgenossenschaft auf ihrer diesjährigen Versammlung beschlossen, die Ueberwachung des Tiefgangs aller deutschen Seeschiffe zu übernehmen und in Fällen, welche zu Bedenken Anlass geben, eine Prüfung vorzunehmen und erforderliche geeignete Abhülfe-maassnahmen zu treffen.

Schulschiffe. Der immer mehr hervortretende Mangel an tüchtigen Seeleuten und namentlich an tüchtigen Schiffs-officieren hat die beteiligten Kreise lebhaft beschäftigt. Gegen den von einigen Seiten wiederum befürworteten Schiffsjungenzwang hegen wir nach wie vor die früher dargelegten schwerwiegenden Bedenken. Dagegen sind die Pläne zur Beschaffung von Schulschiffen, trotz der auch hiergegen erhobenen practischen Bedenken, von der hiesigen Rhederei lebhaft unterstützt worden in der Ueberzeugung, dass dieser jedenfalls nicht aussichtslose Versuch gemacht werden müsse, jener immer bedenklicher werdenden Erscheinung entgegenzuwirken. Zu hoffen ist allerdings, dass die oben erwähnte Erhöhung der Heuern und die noch stärkere Erhöhung, welche in den Gagen tüchtiger Schiffsofficiere eingetreten ist, selbstthätig auf einen stärkeren Andrang zum Seemanns-Berufe hinwirken werde.

Collisionsrecht. Das Comité maritime international hat in seiner vorigjährigen Tagung zu London beschlossen, den Ausgleich zwischen dem englischen und dem continentalen Recht hinsichtlich der Haftung des Rheders bei Collisionen dahin zu befürworten, dass die Haftung entweder auf 8 bezw. 15 £ per T. oder auf Schiff und Fracht — immer das Niedrigste beschränkt wird. In einem von ihm eingebrachten Gesetzesentwurf, nach dem zunächst die Beschränkung der Rhederhaftung welche bisher nur für Schiffen oder auf solchen befindlichen Personen zugefügte Schäden gilt, auf alle ohne eigenes Verschulden des Rheders zugefügte Schäden ausgedehnt werden sollte, hat Mr. Mc. Arthur versucht, den obigen Vorschlag für die Fälle der Haftung englischer Rheder Fremden gegenüber oder für die Haftung fremder Rheder in England zu practischer Geltung zu bringen, während für die Haftung englischer Rheder gegenüber Engländern das bisherige Recht maassgebend bleiben sollte. Auf die vom Regierungsvertreter hiergegen erhobenen Bedenken hat er sich aber veranlasst gesehen, diesen letzteren Theil seines Antrages zurückzuziehen. Ersichtlich wäre auch die verschiedene Begrenzung der Haftung je nach der Nationalität des für den Schaden Verantwortlichen oder des Geschädigten sehr misslich gewesen. Ueberhaupt aber scheint uns die vom Londoner Congress befürwortete Regelung keine befriedigende und für die Gesetzgebung annehmbare zu sein. Wir glauben daher, dass der von unserem Secretär in der Anlage zu unserem vorigjährigen Berichte gemachte Vorschlag sich nach wie vor zu näherer Prüfung empfiehlt, nach welchem die allseitig als dringend wünschenswerth anerkannte Gleichheit der verschiedenen Rechte in dieser Frage dadurch erreicht werden sollte, dass, dem vom Bürgerlichen Gesetzbuche anerkannten Grundsatz entsprechend, die Haftung der Rheder für Collisionen ganz beseitigt wird. Theoretisch wie practisch scheint Manches für diesen Vorschlag zu sprechen, und wir halten es nicht für ausgeschlossen, dass auf ihm die verschiedenen Anschauungen sich am Leichtesten vereinigen könnten.

Löschordnung. Die, wie im letzten Berichte erwähnt, von der Handelskammer nach Benehmen mit uns befürwortete neue Regelung der Löszeit im hiesigen Hafen ist nach Aufhebung des bisherigen Löschgesetzes als Verordnung veröffentlicht worden und mit Beginn dieses Jahres in Kraft getreten. Auch gegen sie sind bereits wieder verschiedene Klagen laut geworden, den Einen erscheinen die Lösfristen zu lang, den Anderen zu kurz. Eine für alle Verhältnisse zutreffende, Alle befriedigende feste Normirung der Lösfristen erscheint überhaupt unmöglich, und die in Rücksicht hierauf in § 2 der Verordnung getroffene Bestimmung, nach der die festgesetzten Lösfristen unter Umständen der Aenderung unterliegen, bietet, wie anerkannt werden muss, ein Moment störender Unsicherheit. Eine weitere Verkürzung der Lösfristen, wie sie bei den grossen in den heutigen Schiffen angelegten Capitalien allerdings wünschenswerth wäre, erscheint in Rücksicht auf den für den hiesigen Handel und damit auch für die Schifffahrt ausserordentlich wichtigen Umschlagsverkehr mit der Oberelbe zur Zeit schwer erreichbar.

Der Mangel an Maschinisten III. Cl. und die Ausbildung der Maschinisten II. Cl.)*

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf See-Dampfschiffen der deutschen Handelsflotte vom 26. Juli 1891 den gebegten Erwartungen keineswegs entsprochen haben.

Hatten die Rhedereien der Klein- und Mittelschifffahrt geglaubt, durch die Einführung der IV. Maschinistenklasse (bis zum 1. April 1892 gab es bekanntlich nur drei Classen von Seemaschinisten) unter gleichzeitiger Erschwerung der Erlangung eines Befähigungszeugnisses III. Cl. sich mit der Zeit einen guten Stamm von Maschinisten für ihre Zwecke heranzubilden, so mussten sie sehr bald die Erfahrung machen, dass solches unter Belassung der bisherigen Zulassungsbedingungen für die zweite Classe nicht eintreten würde. Hieran konnten auch die Uebergangsbestimmungen des § 28 der genannten Vorschriften kaum etwas ändern, denn damals wie heute dachten nur sehr wenige Maschinisten III. Cl. daran, auf dieser Stufe stehen zu bleiben und wer den geringen Mehranforderungen nur irgend glaubte genügen zu können, machte sobald wie möglich die Prüfung zweiter Classe. Vor allem aber konnte die Belassung der alten Zulassungsbedingungen dieser Classe den neuerlassenen dritter Classe nicht zum Erfolge verhelfen, denn wer letztere zu erfüllen im Stande war, hatte auch in der Regel eine ausreichende wissenschaftliche Bildung, um die Prüfung zweiter Classe bestehen zu können.

So ist denn nun tatsächlich ein Mangel an Maschinisten III. Cl. eingetreten, wofür nur eine gründliche Revision und entsprechende Aenderung der bestehenden Vorschriften abhelfen kann.

In voller Ueberzeugung, dass der grösste Theil seiner Mitglieder in Folge der im deutschen Reiche bestehenden vorzüglichen Schulen, heute soweit vorgebildet ist, um nach einer entsprechenden Vorbereitung die Prüfung II. Classe ohne Schwierigkeiten bestehen zu können, konnte der Verband deutscher Seemaschinisten es ruhig wagen, für eine wesentliche Verschärfung der wissenschaftlichen Anforderungen einzutreten. Glaubte derselbe doch durch eine entsprechende Erhöhung der

wissenschaftlichen Befähigung um so eher die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst bei der Kaiserlichen Marine, auf Grund bestandener Prüfung II. Cl. für die Seemaschinisten erlangen zu können. Da nun das Lernen in jüngeren Jahren erfahrungsgemäss leichter als im reiferen Alter und andererseits eine grössere Praxis den Maschinisten II. Cl. entschieden von Nutzen ist, so begrüsst unser Verband die Seitens der Staatsregierung angeregte Einrichtung provisorischer oder sogenannter Wach-Maschinisten-Patente mit Freuden und spannte diese Idee weiter aus, indem er nicht nur solche Einrichtung für die II., sondern auch für die III. und I. Cl. in Vorschlag brachte. Auf solche Weise würde sich ein entsprechend vorgebildeter Maschinist der Prüfung II. Cl. mit etwa 21 Jahren unterziehen und nach Bestehen derselben seiner Militärpflicht als Einjährig-Freiwilliger genügen können. Da das Wach-Maschinisten-Patent II. Cl. nur die Befugnis zum leitenden Maschinisten III. Cl. gewähren sollte, so würde dem Mangel an Maschinisten dieser Classe schon dadurch wesentlich abgeholfen werden. Gleichzeitig musste natürlich die nach den heutigen Vorschriften für die Zulassung zur Prüfung III. Cl. bestehende Schranke, nämlich die vorherige Ablegung der Prüfung IV. Cl., fallen und den Maschinisten, welche die nöthige Fahr- und Lehrzeit nachweisen können, die Prüfung III. Cl. ohne solches Hinderniss ermöglicht werden. Da nach unserem Vorschlage diesen Prüflingen ein mit den Rechten IV. Cl. ausgestattetes Wachmaschinisten-Patent ertheilt werden sollte, so stand auch unter Berücksichtigung der später zu fordernden 24 monatigen Maschinisten-Dienstzeit der Zulassung von Heizern und Schmierern zur Prüfung III. Cl. nichts im Wege.

Die mit der Berathung von Verbesserungsvorschlägen beauftragte Technische Commission für Seeschifffahrt stand dieser Einrichtung anfänglich sehr sympathisch gegenüber und beschloss einstimmig die Einführung provisorischer Patente nach bestandener Prüfung III., II. und I. Cl. und nach weiterer 24 monatiger Fahrzeit als dienstthuender Maschinist die Ertheilung entsprechender mit der Gewerbebefugnis als leitender Maschinist ausgestatteter Vollpatente. Leider wurde dieser Beschluss in der zweiten Lesung mit grosser Majorität wieder aufgehoben, da sich der Durchführung solcher Neuerung begründete Bedenken entgegenstellten. Gleichzeitig wurde auch die in der ersten Sitzung für die Prüfung II. Cl. zur Bedingung gemachte Lehr- und Fahrzeit von zusammen 60 Mon. auf 72 Mon. erhöht, wobei freilich 12 Monate Ausgleichzeit berücksichtigt sind, welche bei der 60 monatigen Dienstzeit ausgeschlossen waren, so dass in dieser Erhöhung eine beträchtliche Erschwerung nicht erblickt werden kann.

Die Zulassungsbedingungen zur Prüfung III. Cl. wurden dabei nicht weiter berührt und werden nach dem nunmehr vorliegenden Entwurf auch Prüflinge, welche zwar 24 Monate in einer Maschinenschlosserei oder Maschinenwerkstatt gearbeitet haben müssen, jedoch nur als Heizer oder Schmierer gefahren haben, zur Prüfung III. Cl. zugelassen und erhalten ohne vorherige Dienstzeit als Maschinist ohne Weiteres die volle Gewerbebefugnis als leitender Maschinist auf Grund der bestandenen Prüfung. Ob diese Bestimmung, falls dieselbe Gesetz wird, nicht später zu einem Mangel an Maschinisten IV. Cl. führen wird, bleibt abzuwarten.

Eine neue Eintheilung der in der Anlage zu den Vorschriften enthaltenen Prüfungsgenstände, welche für das Prüfungsverfahren nützlich erschien, ist in dem Entwurf enthalten. Die bisherige Eintheilung hat sowohl bei Prüfenden als auch bei den Prüflingen, besonders aber bei den staatsseitig eingerichteten Maschinistenschulen zu Unklarheiten mancherlei Art geführt. Die allgemeine Ausdrucksweise, mit welcher die verschiedenen Gebiete, besonders in der Technik, bezeichnet werden, begrenzen die einzelnen Zweige derselben nicht genügend, um Uebergreifen vorzubeugen und die Prüfung in

*) Aus der „See-Maschinisten-Zeitung“ mit gütiger Erlaubnis der Redaction.

dem Rahmen zu halten, welcher für die verschiedenen Classen nicht allein ausreichend, sondern geradezu nothwendig ist.

Die Technische Commission hat es daher für richtig gehalten, die für die schriftliche, mündliche und practische Prüfung bestimmten Gegenstände von einander zu trennen, wodurch freilich der äussere Umfang dieser Bestimmungen entsprechend grösser erscheint. Inhaltlich werden dieselben jedoch auf das beschränkt, was in den Prüfungscommissionen nach der bisherigen Praxis als ausreichend gegolten hat, während die allgemeine Fassung der bestehenden Vorschriften eine viel weitergehende Auslegung zulässt. Zu berücksichtigen ist dabei natürlich, dass die heutigen Anforderungen der I. Cl. zum grossen Theil der II. Cl. überwiesen wurden. Solche Umgestaltung hat wiederum die Abänderung verschiedener des Prüfungsverfahrens betreffender Vorschriften zur Folge. Die Verschärfung der wissenschaftlichen Prüfungen II. und I. Cl. wird aber — das geht aus den in dieser Hinsicht von der Technischen Commission angenommenen Resolutionen klar hervor — auch eine Abänderung der Gewerbe-Befugnisse nothwendig machen. Es wird daher mit den nachstehenden Abänderungs-Vorschlägen noch nicht sein Bewenden haben, sondern vielmehr eine gründliche Revision der bestehenden Vorschriften bestimmt erwartet werden können, bei welcher alsdann auch anderen mehrfach von uns gerügten Mängeln hoffentlich wird abgeholfen werden. Ein kleiner Erfolg unserer Bestrebungen dürfte jedoch schon darin zu erblicken sein, dass die Technische Commission für Seeschiffahrt sich mit grosser Majorität für die Berechtigung der Seemaschinenisten zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst bei der Kaiserlichen Marine auf Grund bestandener Prüfung II. Cl. erklärt hat.

Nach den Beschlüssen der Technischen Commission würden die §§ 3, 4, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 27 der Prüfungs-Vorschriften wie folgt abzuändern sein.)*

I. Nachweis der Befähigung.

§ 3, Absatz 1. Unverändert.

Absatz 2. Um zur Maschinenisten-Prüfung III. Cl. zugelassen zu werden, ist erforderlich:

Eine nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres zurückgelegte sechzigmonatige Dienstzeit in einer Maschinen-schlosserei oder Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Mindestens vierundzwanzig Monate müssen in einer Maschinenschlosserei oder Maschinenwerkstatt und mindestens vierundzwanzig Monate im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein. (Eine vierundzwanzigmonatige, auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte Dienstzeit als Maschinist IV. Cl. und eine vierundzwanzigmonatige, vor oder nach der Maschinenistenprüfung IV. Cl. zurückgelegte Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt.)

Absatz 3. Um zur Maschinenisten-Prüfung II. Cl. zugelassen zu werden, ist erforderlich:

Eine nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres zurückgelegte zweiundsiebzigmonatige Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Mindestens sechsunddreissig Monate müssen in einer Maschinenwerkstatt — davon mindestens achtzehn Monate als Maschinenbauer — und mindestens vierundzwanzig Monate im Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein. (Eine nach Ablauf des fünfzehnten Lebensjahres zurückgelegte sechzigmonatige Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Mindestens vierundzwanzig Monate müssen in der Maschinenwerkstatt und mindestens vierundzwanzig Monate in dem Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein.)

*) Die Aenderungen sind durch Schrägdruck hervorgehoben und wo solches zum besseren Verständniss nöthig erschien, ist die alte Fassung in Klammer daneben gedruckt.

Absatz 4. Unverändert.

§ 4. Als Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt gilt nur diejenige Dienstzeit, welche in einer Dampfmaschinenbau-Werkstatt oder einer Reparaturwerkstatt für Dampfschiffsbetriebsmaschinen, und zwar in der Beschäftigung als Schlosser, Dreher, Maschinenbauer, Schmied oder Kesselschmied zugebracht ist. Auf diese Dienstzeit wird bis zur Hälfte derselben diejenige Arbeitszeit angerechnet, während welcher der Prüfling mit Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an Bord nicht in Fahrt befindlicher Dampfschiffe beschäftigt gewesen ist. Auf die Dienstzeit im Maschinenpersonal wird eine Dienstzeit als Heizer und Schmierer nur den Prüflingen IV. und III. Cl. angerechnet.

An geeigneter Stelle ist Folgendes auszusprechen:

Das Bestehen der Prüfung zum Maschinisten II. Cl. berechtigt zum Dienst als Einjährig-Freiwilliger in der Kaiserlichen Marine.

II. Prüfungsverfahren.

Zu § 8. Hierzu ist eine Aenderung beschlossen, nach welcher als zweites Mitglied der Prüfungscommission auch ein Lehrer an einer öffentlichen Seemaschinen-Schule zugelassen werden soll.

§ 10. Der Meldung des Prüflings müssen beigefügt werden:

Absatz 1, unverändert.

Absatz 2. Zur Maschinenisten-Prüfung III. Cl.:

a) der *Geburtschein* (das Befähigungszeugniss als Maschinist IV. Cl.).

Im Uebrigen unverändert.

§ 12. In der schriftlichen Prüfung erhält der Prüfling je eine Aufgabe aus den in der Anlage für diese Prüfung (mit einem Stern *) bezeichneten Gegenständen.

Anmerkung: Die Bedingungsaufgaben sollen wegfallen und das Prädikat »Bestanden« von der Lösung der Hälfte der Aufgaben abhängig gemacht werden.

§ 13. Während der schriftlichen Prüfung ist durch geeignete Maassnahmen, namentlich durch stete Aufsicht über die Prüflinge und durch Absonderung derselben von einander dafür Sorge zu tragen, dass sie keinerlei fremde Hülfe und ausser Logarithmen-, trigonometrischen und den vorgeschriebenen technischen Tafeln keine Bücher, Schriften und Zeichnungen benutzen. Wer den ihm angewiesenen Platz ohne Erlaubniss verlässt, gilt als von der Prüfung zurückgetreten.

§ 14. Jeder Prüfling erhält ein Prüfungsheft mit laufend nummerirten Seiten und Zeichenbögen. Nachdem er seinen Namen auf Heft und Bögen vermerkt, hat er zunächst einen von einem Commissionsmitgliede zu beglaubigenden Auszug aus den Nachweisen über sein Alter und seine Dienstzeit, sowie später die Lösung der Aufgaben nebst allen vorzunehmenden Berechnungen usw. in das Heft mit Tinte einzutragen. Während der schriftlichen Prüfung darf der Prüfling ausser dem Prüfungsheft und den erforderlichen, mit dem Commissionsstempel versehenen Zeichenbögen kein Papier zum Schreiben oder Rechnen benutzen.

Zu § 15 wird angeregt, dass auf den Aufgabeböthern, wo erforderlich, überall bestimmte Werthe für spec. Gewichte, Ausdehnungscoefficienten usw. sowie die anzuwendenden Formeln gegeben werden. Im Texte ist statt Zeichen- und Skizziraufgaben zu setzen »Skizziraufgaben«.

§ 16, Absatz 1, unverändert.

Absatz 2. Die Prüflinge, deren Arbeiten bei der Prüfung IV. Cl. in der deutschen Sprache, bei der Prüfung III. Cl. in a oder b (Sprache oder Rechnen), bei den Prüfungen II. oder I. Cl. in der Hälfte der Fächer mit »Genügend« beurtheilt sind, erhalten für den Gesamtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat »Bestanden«. (Die Prüflinge, deren Arbeiten bei der Prüfung IV. Cl. in A [Sprache], bei der

Prüfung III. Cl. in A und B [Sprache und Rechnen], bei den Prüfungen II. oder I. Cl. in der Hälfte der Fächer, darunter in C 7 oder in C 8 [Technik] mit »Genügend« beurtheilt sind, erhalten für den Gesamtausfall der schriftlichen Prüfung das Prädikat »Bestanden.« Die übrigen Prüflinge erhalten das Prädikat »Nicht bestanden.«

Anmerkung: Hierzu wird allgemein der Meinung Ausdruck gegeben, dass es eine Härte sei, bei der Prüfung IV. Cl. die in der schriftlichen Prüfung nicht Bestandenen zu den weiteren Prüfungen gar nicht mehr zuzulassen. Hier sei die practische Prüfung die Hauptsache. Deshalb wird angeregt, die letztere zuerst vorzunehmen, um bei günstigem Ausfall derselben eine milde Beurtheilung in der schriftlichen Prüfung zu ermöglichen.

§ 17. Im Laufe oder unmittelbar nach der schriftlichen Prüfung wird nach näherer Anordnung des Vorsitzenden die practische Prüfung abgehalten. Dieselbe ist, wenn angängig, bei einer Schiffsmaschine, anderenfalls an geeigneten Modellen abzuhalten. Sie hat sich nur auf die in der Handelsmarine gebräuchlichen Maschinenanlagen und Betriebsverhältnisse zu erstrecken. Die practische Prüfung ist vor der ganzen Commission von dem maschinentechnischen Mitgliede abzunehmen. Ist der Vorsitzende Maschinenbautechniker, so steht es ihm frei, die practische Prüfung selbst abzunehmen.

Ob ein Prüfling in der practischen Prüfung bestanden hat, entscheidet die Commission nach Stimmenmehrheit.

Anmerkung: Die Aenderung im letzten Absatz — bisher entschied über den Ausfall der practischen Prüfung nur ein Examiner — erfolgte, um etwaige Härten zu vermeiden.

Zu § 18 wird zur Verdeutlichung eine Fassung gewünscht, die die Absicht der Vorschrift besser kenntlich macht.

§ 27. Zur Beaufsichtigung des Maschinisten-Prüfungswesens bestellt der Reichskanzler nach Anhörung des Bundesraths-Ausschusses für Handel und Verkehr die erforderliche Anzahl von Inspectoren.

Diese haben darauf zu achten, dass die Prüfungsvorschriften befolgt, und dass überall gleichmässige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden.

Sie sind insbesondere befugt:

1. gegen die vorschriftsmässige Zulassung eines Prüflings Einspruch zu erheben;
2. den Prüfungen und den Verhandlungen der Prüfungscommission beizuwohnen und von den schriftlichen Arbeiten der Prüflinge Einsicht zu nehmen;
3. bei den mündlichen Prüfungen einzelne Materien zu bezeichnen, aus welchen den Prüflingen Fragen vorzulegen sind;
4. gegen die Entscheidung der Prüfungscommission Einspruch zu erheben, falls diese den Vorschriften zuwider einem Prüflinge das Prädikat »Bestanden« oder »Nicht bestanden« zu ertheilen beabsichtigt.

Wird in einem solchen Falle eine Verständigung nicht erzielt, so berichtet der Reichsinspector sofort dem Reichskanzler, welcher in der Sache entscheidet.

Die Gewerbebefugnisse betreffend, fasste die Technische Commission noch folgende Resolutionen:

Bei der vorgeschlagenen Festlegung der Anforderungen an die Maschinistenprüflinge IV. Cl. geht die Technische Commission für Seeschifffahrt von der Voraussetzung aus, dass bezüglich der Gewerbebefugnisse

1. die Schlepp- und Fischereidampfschiffe den anderen Seedampfschiffen gleichgestellt werden;
2. die von den Maschinisten IV. Cl. zu leitenden Schiffsmaschinen eine gewisse Grösse nicht überschreiten;
3. als geeigneter Maassstab für die Grösse der Maschinen die Heizfläche des Kessels anzusehen ist und sich als

obere Grenze eine Heizfläche von etwa 100 qm empfehlen dürfte.

Sowie ferner: Die von der Technischen Commission für Seeschifffahrt gefassten Beschlüsse bezüglich der Prüfungsanforderungen lassen eine Aenderung auch der Gewerbebefugnisse der Maschinisten als empfehlenswerth erscheinen.

Schiffbau.

Bauftrag. Der Norddeutsche Lloyd hat bei der Actiengesellschaft Weser einen Doppelschrauben-Passagierdampfer in Auftrag gegeben, welcher insbesondere für das An- und Absetzen der Passagiere der grossen transatlantischen Dampfer auf der Rhede von Bremerhaven Verwendung finden soll. Das Schiff soll eine Länge von 63 m, eine Breite in der Wasserlinie von 9,5 m und über Deck von 12,6 m bei einer Tiefe von 3,8 m erhalten. Die beiden Maschinen werden zusammen etwa 1000 Pferdestärken indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von ca. 12 1/2 Meilen geben.

Stapellauf und Probefahrt. »Jupiter« sowie »Mercur« sind von den Howaldtswerken speciell für die Fahrt Odessa-Wladiwostock erbaut, um diese schon vor Jahrzehnten begonnene Linie der Russischen Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft, die inzwischen geruht hatte, wieder zu eröffnen. Die Schiffe sind bei Hauptdimensionen Länge 365', Breite 47', Tiefgang 23', für eine Tragfähigkeit von 5100 Tonnen erbaut und ihre Dreifachexpansionsmaschine von 2400 Pferdestärken verleiht ihnen hierbei eine dauernde Geschwindigkeit von 12 1/2 Knoten. Besondere Rücksicht ist auf luftige Wohn- und Passagierräume genommen, auch die Zwischendecks sind für Truppentransporte ohne Weiteres verwendbar. Electricisches Licht, sowie ausgiebiges Ladegeschirr, bestehend aus neun Dampfwinden, ermöglichen besonders Beschleunigung in der Bedienung der Schiffe. Die Schiffe sind in ihrer ganzen Länge mit dem für Tropenfahrten gebräuchlichen doppelten Sonnensegel versehen und in jeder Hinsicht ihrem Zweck entsprechend reichlich ausgestattet. Die mit dem »Jupiter« erzielten Probefahrtsergebnisse werden als in jeder Hinsicht zufriedenstellende bezeichnet und das Schiff wird von Kiel direct nach Odessa gehen, um den von der Rhederei auf Requisition der russischen Regierung zu stellenden sechs grossen Truppentransportdampfern eingereiht zu werden. Der »Mercur« ist nach erhaltener Mittheilung programmmässig glücklich vom Stapel gelaufen.

Probefahrt. Der für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft neuerbaute Dampfer »Cap Verde« machte am Freitag, den 27. ds. Mts. seine Probefahrt, die zur grössten Zufriedenheit aller Theilnehmer verlief, sodass der Dampfer während der Fahrt von den Vertretern der Rhederei übernommen und nach beendeter Probetour direct nach dem Heimathshafen Hamburg weiterdampfte unter Führung des Capitäns J. Schreiner. Der Dampfer hat eine grösste Länge von 425'0", bei einer Breite von 48'2" und einer Tiefe von 32'0" engl. und trägt ca. 6500 tons Schwergut. Er ist zur höchsten Classe des Germanischen Lloyd — 100 A. 4 L. E. erbaut nach dem Dreideck-System mit langer Poop-Brücke und Forecastle. — Alle auf dem Gebiet der Schiffbautechnik bekannten Neuheiten sind in Anwendung gebracht, besonders hervorzuheben sind die Einrichtungen, welche den Schiffsräumen selbst bei Windstille in den Tropengegenden eine kühle Temperatur geben können. Der Dampfer hat bequeme Einrichtungen zur Beförderung von 90 Cajütspassagieren 1. Classe, während im Hinterschiff grosse und praktisch eingerichtete

Räumlichkeiten für 400 Zwischendeckspassagiere angelegt sind. Für die Mannschaft sind vorzügliche Logis mit grossen Wasch- und Baderäumen vorhanden, die Officiere des Schiffes sind in hübsch und bequem ausgestatteten Kammern untergebracht. Eine Quadruple-Maschine, nach dem Schlick'schen System ausbalancirt, welche den erforderlichen Dampf aus 2 Doppel- und einem Einender-Kessel erhalten — letztere nach Howden's force draught System erbaut — giebt dem Schiffe bei mässigem Kohlenverbrauch eine Geschwindigkeit von 13 Knoten, auf der Probefahrt wurden 13 $\frac{1}{2}$ erzielt.

Vermischtes.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung des Vereins Hamburger Rheder fand am Montag, den 30. Juli, Nachmittags 2 $\frac{1}{2}$ Uhr, im Sitzungssaale der Handelskammer unter dem Vorsitze von Herrn Carl Laeisz statt. Zu dem bereits gedruckt den Mitgliedern zugegangenen Jahresberichte wurden Bemerkungen nicht gemacht, ebenso wurde der von dem Herrn Vorsitzenden erstattete Rechnungsbericht ohne Discussion genehmigt. Der statutenmässig als Vorstandsmitglied ausscheidende Herr Ad. Woermann wurde durch Acclamation wieder gewählt und nahm die Wahl an.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Juni 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 10 Dampfer, 33 Segler 1899 und 18 Dampfer, 64 Segler 1900, Beschädigungen: 321 Dampfer, 139 Segler in 1899 und 229 Dampfer und 108 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im Juni 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 1 Dampfer, 10 Segler; brasilianische 1 Segler; britische 9 Dampfer, 13 Segler; chilenische 1 Segler; dänische 5 Segler; deutsche 3 Dampfer; französische 3 Segler; griechische 1 Segler; italienische 13 Segler; norwegische 3 Dampfer, 9 Segler; portugiesische 1 Dampfer; russische 4 Segler; schwedische 1 Segler; spanische 1 Segler; türkische 1 Segler und unbekannt 1 Dampfer, 1 Segler. Zusammen 18 Dampfer und 64 Segler.

Bewerbung um den Anthony Pollok-Preis. Bekanntlich haben die Erben des bei dem Untergange der »Bourgogne« mit seiner Gattin auf so traurige Weise ums Leben gekommenen Herrn Anthony Pollok einen Preis von 100 000 Francs für den besten Apparat zur Rettung von Menschenleben auf hoher See ausgesetzt. Die Entscheidung über die Zuerkennung dieses Preises ist der internationalen Jury der die Handelsschiffahrt umfassenden Classe 33 der Pariser Weltausstellung übertragen worden. Die genannte Jury hat mit den vorbereitenden Arbeiten eine Commission von Sachverständigen beauftragt, die aus folgenden Herren besteht: J. Clavaud, französischer Fregatten-Capitän a. D., Joannes Couvert, Präsident der Handelskammer von Havre, Capitän Stéphane Dechaille, Director des französischen Signal- und Rettungswesens, R. Siegel, Capitän z. S. Marine-Attaché der Kaiserlich deutschen Botschaft in Paris, A. Pierrard, königlich belgischer Marine-Ingenieur, Sims, Leutnant z. S. in der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika, Capitän Nepean, grossbritannienischer Marine-Officier, Fasella, Director und Professor an der königl. italienischen Marine-Ingenieurschule, Christophersen, königlich norwegischer Generalconsul, Nicolas de Naoumow, Contre-Admiral a. D. in der kaiserlich russischen Marine, Generalinspector der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Russland, Capitän Wallenberg, Mitglied des schwedischen Reichstags und königlich schwedischer Marine-Officier der Reserve. — Wie wir hören, hat diese Commission ihre Berathungen nunmehr beendet und ist zu dem Ergebniss gekommen, der Jury zu empfehlen, von

der Zuerkennung des Preises in seiner ganzen von den Erben des Herrn Pollok festgesetzten Höhe zur Zeit abzusehen. Infolgedessen ist in Aussicht genommen, die Preisbewerbung um zwei oder drei Jahre zu verlängern, und zwar unter Bedingungen, die später zur Veröffentlichung gelangen werden. Die Apparate und sonstigen Ausstellungsgegenstände, die um den Pollok-Preis in Wettbewerb getreten sind, finden sich vereinigt in dem Palais de la Navigation de Commerce, und zwar auf der am Ufer der Seine sich entlang ziehenden Terrasse. Die Ausstellung umfasst eine grosse Zahl sehr interessanter Apparate, denen zum Theil neue, originale und praktisch werthvolle Ideen zu Grunde liegen und kann der Besichtigung warm empfohlen werden.

H. B. Schnellste Reisen der Hamburger Schiffe über den Ocean. Mit der »Deutschland« besitzt die Hamburg-Amerika Linie jetzt wieder das schnellste Schiff der gesamten Handelsmarine und hält den Ocean-Rekord. Interessant ist es, an Hand der Hamburger Erfahrungen die Entwicklung zu beobachten, die die Schnelligkeit der Ozeandampfer-Fahrten genommen hat. Wiederholt hatte schon früher die Hamburg-Amerika Linie im internationalen Wettbewerb für die transatlantische Fahrt die schnellsten Schiffe gestellt. Wir stellen diese jeweilig schnellsten Reisen, soweit sie von Hamburger Schiffen ausgeführt wurden, wie folgt zusammen:

1858 Southampton—Newyork:	»Hammonia I«	13 Tg. 1 St.
1858 Newyork—Southampton:	»Hammonia I«	12 „ 6 $\frac{1}{2}$ „
1867 Southampton—Newyork:	»Hammonia II«	9 „ 3 „
1869 Havre—Newyork:	»Westphalia«	9 „ 6 „
1869 Newyork—Plymouth:	»Holsatia«	9 „ 10 „
1891 Southampton—Newyork:	»Fürst Bismarck«	6 Tg. 11 St. 44 Min.
1900 Plymouth—Newyork:	»Deutschland«	5 Tg. 15 St. 46 Min.
1900 Newyork—Plymouth:	»Deutschland«	5 Tg. 14 St. 6 Min.

Der Schnelldampfer »Deutschland« lief in mittlerer Geschwindigkeit 22.12 Knoten auf der Ausreise und 23.00 auf der Rückreise.

Seit Erfindung der drahtlosen Telegraphie durch den genialen Italiener Marconi hat sich in hervorragender Weise das Physicalische Institut der Universität Strassburg mit der Vervollkommnung dieses Systems befasst und es gebührt dem Herrn Professor Braun, Leiter des genannten Instituts, der ungetheilte Ruhm, auf diesem Gebiete bahnbrechend zu wirken. Das Marconische System zeigt, weil feste Körper seine Schwingungen sehr beeinträchtigen und es somit bei weiten Entfernungen nicht gut anwendbar ist, einen Mangel, der eine ausgedehnte praktische Benutzung (z. B. bei einer Flottenparade) nicht ermöglicht. Die kürzlich in Cuxhaven von Herrn Professor Braun angestellten Versuche mit seinen oscillatorischen Entladungen von Condensatoren mit längeren Wellen von geringerer Schwingungszahl, die gleich Schallwellen zum grossen Theile um Häuser, Berge, Schiffe etc. herumgehen, lieferten ein überraschendes Resultat. Die zu diesem Zwecke dienenden Installationen konnten Dank dem Entgegenkommen hamburgischer Behörden und speciell der »Nordseelinie« in Cuxhaven in dem wünschenswerthen Umfange eingerichtet und angewandt werden. Sowohl die Feuerschiffe 1—3, wie die von Helgoland nach Cuxhaven fahrende »Silvana« arbeiteten als Produktionsstellen mit einer auf der Kugelbaake bei Cuxhaven eingerichteten Acceptstation. Es wurden auf einem der auf den beiden Stellen benutzten Gestänge von 15 bis 32 m correcte Telegramme regelmässig auf einer Entfernung von 35 km erzielt, während auf etwa 50 km brauchbare Zeichen aufgenommen wurden. Die Versuche vom Feuerschiffe 1 mit einer Masthöhe von etwa 30 m nach dem Lootsenhause in Cuxhaven mit einer Gestänge-

höhe von 29 m gelangen bei 34 km Entfernung sämtlich glatt. Es ist dieselbe Entfernung, wie sie Marconi zwischen Borkum und dem Feuerschiff »Borkumriff« verwendete. Zwischen dem Feuerschiff 1 und dem Lootsenhause liegt 5 km Land und ein Theil der Häuser von Cuxhaven. Wie wir erfahren, bringt die Kaiserliche Marine dem Braun'schen System grosses Interesse entgegen und schweben Verhandlungen behufs Verwendung dieses Systems im Flottendienst. (A. S.-Z.)

Kleine Mittheilungen.

Capitän H. Engelbart vom Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd »Kaiser Wilhelm der Grosse«, wurde bei seiner letztmaligen Ankunft in Southampton von einem Comité von Lloyds in London die ihm in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste bei der Brandcatastrophe in Newyork verliehene grosse Medaille überreicht. Ausserdem erhielt Capitän Engelbart von einer im Namen des Vereins der Londoner Assecuradeure in Southampton eingetroffenen Deputation aus dem gleichen Anlass eine werthvolle goldene Uhr nebst Kette.

In der Bucht von Klauschou ankerten (im Jahre 1899) 205 Schiffe mit einem Raumgehalt von 186 596 Tonnen; hiervon gehörten 129 der deutschen Flagge an, 41 der englischen, 14 der russischen, 11 der japanischen, von den übrigen waren 3 Amerikaner 3 Chinesen, 2 Norweger, 1 Däne und 1 Koreaner. Von den 457 Dschunken stammte der grösste Theil aus Shanghai und den nördlichen Häfen.

Briefe deutscher Capitäne.

Das Nordende der Compassnadel flieht vor der Sonne.

Vor längerer Zeit wurde in einem Artikel der Zeitschrift »Hansa« der Grundsatz aufgestellt: »Das Nordende der Compassnadel flieht vor der Sonne«.

Bei Reisen durch das Rothe Meer im Sommer kann man die Wahrnehmung machen, dass die Ablenkung des Compasses am Morgen und am Abend verschieden ist.

Dieser Fall tritt ein, wenn bei ruhiger und heisser Luft die äusserst starken Sonnenstrahlen den Compass treffen und so die Nadel um 1—2° ablenken.

An einem Nachmittage war so die Nadel abgelenkt worden, während am folgenden Nachmittage bei kühlerer Luft und theilweise bewölktem Himmel die am Morgen genommenen Beobachtungen mit denen am Nachmittage gut übereinstimmten.

v. F.

(Wir ersuchen unsere Leser, wenn sie ähnliche Beobachtungen, wie die geschilderten gemacht haben, damit hier hervorzutreten. Vielleicht veranlasst nach dieser Richtung gesammeltes Material, dass sich den bereits früher durch französische Marineofficiere gemachten Unternehmungen neue, werthvolle hinzugesellen. D. R.)

Blell's Aromatischer Pepsinwein

von C. BLELL, Raths-Apotheke, Magdeburg.

Von ausgezeichnetem Wohlgeschmack und laut Analyse der vereidigten Chemiker Alberti und Hempel, wie des Apotheker Annatò, Magdeburg, wirksamstes Pepsinpräparat.

Ausführliches Gutachten liegt jeder Flasche bei.

Von vielen Aerzten als vorzügliches Mittel bei Verdauungsstörungen, Appetitlosigkeit und Magenatarrh verordnet, für Reconvalescenten von grossem Werthe.

In Originalflaschen von ca. 625 und 250 g Inhalt.

Joh. C. Tecklenborg A.-G.

Schiffswerft und Maschinenfabrik,

Bremerhaven — Geestemünde.

Neubau und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen jeder Art und Grösse, Bau von Kesseln jeglicher Grösse.

Ausführung von Eisenconstruktionen.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit.

Trockendock und Patent-Slip.

Voigtländer & Sohn, A.G., Braunschweig

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

Marine-Fernrohre für Hand- und Stativgebrauch,

Nachtgläser (Modell der Kaiserl. Marine)

sowie alle Arten

Feldstecher, Operngläser etc.

Doppelfernrohre (terrestr.)

neuester Konstruktion, mit veränderlicher Vergrösserung.

(D. R. P. 76921 u. 77976.)

Prismen-Doppelfernrohre.

(D. R. P. 94902.)

Briefliche Anskünfte, Kataloge etc. postfrei.

Willbrandt & Co.

Hamburg, Kajen 24.

Technische Artikel für Maschinen- und Kesselbetrieb.

Reisert's consist. Maschinenfette, Armaturen, Injectoren, Ejectoren, Wasserreiniger etc. Propellerwellenbekleidungen Patent „Willenius“. Isolirungen von Dampfkesseln und Dampfrohren. Sohrmann's Patent-Blei-Dichtungsringe. Mangesit-Kitt, Universal-Packg. „Penetratum“ Härtepulver für Stahl und Eisen. „Carbozink“, Kesselschutzmittel. „Glyco“, Lagermetall.



C. Plath

Hamburg

Stubbenhuk No. 25.

Fabrik von

nautischen Instrumenten.

Hamburg 1897,
Silb. Med.

Hamburg 1890,
Gold. Med.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 32.

Hamburg, den 11. August.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine deutsche Nordpolar-Expedition. — Der Handel Chinas — Mare Clausam, 1900. — Seemanns-Verhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Sprechsaal.

Auf dem Ausguck.

Die letzte Woche ist für die **Vervollkommenung des Rettungswesens zur See** insofern bedeutsam gewesen, als die zur Zeit bekannten — oder besser — bestehenden Vorkehrungen zur Rettung von Schiff und Menschenleben durch zwei Erfindungen bereichert worden sind. Die beiden Erfinder sind, der Franzose Henri Mariolle und der Deutsche G. Metzendorf aus Hamburg. Die Idee des Ersteren bezweckt, ein Schiff unsinkbar zu machen, die Ansprüche des Hamburgers sind bescheidener, seine Erfindung, ein Rettungsring, soll nur Personen über Wasser halten. Herr Mariolle glaubt sein Ziel durch Verwirklichung folgender Vorschläge erreichen zu können:

Es wird an den Schiffswänden eine grössere Zahl von Taschen angebracht, deren Einrichtung sich unabhängig von einander bethätigt. Jede dieser Taschen von 15 000 Liter Raumgehalt ist von einer Hülle dichten, durch mehrere Lagen starken Tuches verstärkten Kautschuks umgeben. Sie sind rings um das Schiff ein wenig oberhalb der Wasserlinie angebracht und können in leerem Zustande in Vertiefungen der Schiffswand untergebracht werden. Ein starkes Eisenblech verschliesst dann diese Höhlungen mit den darin zusammengefalteten Taschen. Von dem unteren Theil der Tasche geht eine Röhre fast bis zum Wasserspiegel hinab, unten mit einer Klappe verschlossen, die sich durch einen Druck nach innen öffnet, in jeder Tasche befindet sich eine

gewisse Menge von Calciumcarbid. Erfolgt nun ein Zusammenstoss und beginnt das Schiff zu sinken, so kann es nicht mehr als zu einem Drittel in das Wasser tauchen, denn wenn das Wasser um das Schiff herum steigt, so öffnet es durch den Druck die Klappe der beschriebenen Röhren, dringt in die Taschen ein, befeuchtet das Calciumcarbid und es erfolgt eine schnelle Entwicklung von Acetylen, wodurch sich die Taschen weit aufblähen, indem sie den Deckel aus Eisenblech fortschieben. Dieser Vorgang vollzieht sich in wenigen Secunden. Da alle Taschen gleichzeitig wirken, so wird das Schiff bedeutend erleichtert und über Wasser erhalten. Mariolle hat berechnet, dass ein grosser Ozeandampfer auf diese Weise vor dem Sinken geschützt werden kann, wenn er mit 150 derartigen Taschen versehen wird, die je 50 kg Calciumcarbid enthalten und im Nothfalle mit $2\frac{1}{4}$ Millionen Liter Acetylen gefüllt werden würden.

Man mag nun die Ausführbarkeit dieses Gedankens (wegen Mangel eines passenden Platzes ausserhalb der Bordwand zum Aufbewahren der leeren Taschen) bezweifeln auch selbst für unmöglich halten, jedenfalls verdient die Anregung eingehende Berücksichtigung, denn der Plan in seinen Einzelheiten ist entschieden originell. — Leider lässt sich nicht behaupten, dass der Rettungsring unseres Landsmannes auf Originalität Anspruch hat.

Der in der Grösse der bekannten runden Korkringe gehaltene Apparat besteht aus Gummi und wird, wie viele ähnliche Constructionen, durch einen an der Seite angebrachten Gummischlauch, der ein Mundstück mit automatisch schliessendem Ventil trägt, mit dem Munde stramm aufgeblasen. Es gehört hierzu allerdings die ganze Lungenkraft eines sehr

kräftigen Mannes. In aufgeblasenem Zustande vermag der Ring eine Person, die sich ihn über den Kopf und bis unter die Arme streifen muss, sehr bequem, zur Noth jedoch auch mehrere Personen über Wasser zu halten. Zu letzterem Zwecke sind an dem Ringe eine Anzahl Schnüre angebracht, an welchen man sich festhalten kann. Das wesentliche Neue an dem vorgeführten Rettungsringe liegt in seiner reichhaltigen Ausrüstung. Da ist zunächst eine Blechkapsel für Proviant, ferner eine Blechflasche, die theils für Wasser, theils für »bessere Sachen« eingerichtet ist, ferner eine Blechdose, enthaltend mehrere Magnesiumfackeln, sowie eine Signaltrompete, ähnlich wie die Bahnwärter sich ihrer bedienen, damit sich der zu Rettende bei Tag und bei Nacht bemerkbar machen kann. Schliesslich ist der Ring noch mit einem eigenartigen Gestell versehen, welches auseinandergeklappt und aufgespannt dem ins Wasser Gefallenen sowohl als Sogel wie als Signalfolge, je nach Belieben, dienen kann. All diese Gegenstände sind mit kleinen Carabinerhaken rund um die Boje herum angebracht.

Dieser Ring wurde kürzlich in einer Badeanstalt Hamburgs mehreren Gästen vorgeführt. Nach der Tagespresse, machte es schon dem producirenden geübten Schwimmer Schwierigkeiten, die verschiedenen Ausrüstungsgegenstände ihrem beabsichtigten Zweck gemäss dem Publikum vorzuführen. Dass man sich dabei unwillkürlich fragt, welchen Nutzen dieser Apparat dem Nichtseemann und Nichtschwimmer bieten kann und sofort antwortet »gar keinen«, wird den Erfinder kaum in Erstaunen setzen. Der Apparat mit seinen mannigfachen Nutzgegenständen hat nicht nur Aehnlichkeit mit der Ausrüstung eines Sonntagsjägers, er wird wahrscheinlich auch — wenn überhaupt — nur von Sonderlingen im Ernstfalle verwendet werden. Ausserdem muss erinnert werden, dass der Ring in seiner jetzigen Anordnung als gesetzmässiger Rettungskörper an Bord deutscher Handelsschiffe nicht Einzug halten darf, denn nach den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft sind Rettungsgürtel, die vor dem Gebrauch aufgeblasen werden müssen, unzulässig. — Ausser den beiden erwähnten Beiträgen für die Erweiterung des Rettungswesens auf See, ist noch Anfang der Woche eine vom Admiral Livonius verfasste Broschüre, unter dem Titel: »Ueber Vorrichtungen zur Rettung von Menschenleben bei Seeunfällen« erschienen. Eine Schrift, in der Vorschläge gemacht werden, wie Personen bei Seeunfällen zweckmässig und mit mehr Aussicht auf Erfolg, als bisher, gerettet werden können. Wir werden uns mit dieser Publication in nächster Zeit eingehender beschäftigen.

Bei der alljährlich stattfindenden Preisvertheilung an die Cadetten des Liverpooler Schulschiffes Conway hat in diesem Jahre der englische Handelsminister eine beachtenswerthe Rede gehalten. Nachdem er seiner Anerkennung für die Ziele und den Erfolg des Schulschiffes beredten Ausdruck verliehen und

hierbei mitgetheilt hatte, dass seit Indienstellung des »Conway« 3200 Cadetten dort ihre erste Ausbildung erhalten haben, wendet er sich der englischen Handelsmarine im Allgemeinen zu. Er schilderte den gegenwärtigen Stand derselben und bediente sich hierzu der Daten, welche »Lloyds Register«, aus Anlass deren letzter Veröffentlichung der Allgemeinheit zugänglich gemacht hatte. Wir können uns versagen auf diese Stelle seiner Rede einzugehen, da in No. 30 der »Hansa« der Lloyds-Mittheilung eingehende Aufmerksamkeit geschenkt worden ist. Nachdem Mr. Ritchie auf Grund jenes Materials nachweisen konnte, dass die englische Räumtezunahme innerhalb der letzten zehn Jahre ebenso gross gewesen ist, wie der Schiffsraumgehalt der Ver. Staaten und Deutschlands überhaupt, kam er auf die **Grössenverhältnisse englischer und deutscher Dampfer** zu sprechen. Unter lebhafter Kundgebung des Auditoriums theilte der Präsident des Handelsamtes sodann mit, dass die englische Handelsmarine im Laufe des letzten Jahres allein eine Zunahme von 14 Dampfern zu je 10 000 Tons und darüber verzeichnen konnte. Diese Angabe wurde gemacht, um den Fortschritt nachzuweisen, der gegenüber der deutschen Handelsflotte auf diesem Gebiet errungen worden ist. Vor einem Jahre fuhren 19 Dampfer von mehr als 10 000 Tons unter der schwarz-weiss-rothen Flagge, gegen nur 9 unter englischer. Da nach Angabe von Lloyds im Laufe des letzten Jahres für deutsche Rechnung kein Dampfer mit jenen enormen Raumgehalt gebaut wurde, lauten die Zahlen der 10 000 Tons Dampfer für beide Nationen: 23 resp. 19. Dieses Ergebniss veranlasste den Minister zu folgendem Ausbruch patriotischer Kundgebung mit antiteutonischem Beigeschmack. »Andere Nationen, besonders Deutschland, erwerben Colonien und bauen Schiffe, von ihren Regierungen in einer Weise subventionirt, wie sie dem britischen Gouvernement unmöglich ist. Aber, ich trage keinen Zweifel, dass die nichtsubventionirten Erfolge unserer grossen Rheder und Kaufleute jede Concurrenz solcher Art mit gleicher Wucht zu Boden schlagen werden, wie sie es beim Bau der grossen Dampfer gezeigt haben.« Dieser Redeschwall wurde mit »loud applause« begleitet, trotzdem sein Inhalt, wie es der Minister selbst wissen müsste, keineswegs den Thatsachen entspricht. Wir wissen nicht, dass, ausser den Eigenthümern der Reichspostdampfer, andere deutsche Rheder durch staatliche Subventionen unterstützt werden, wohl aber ist uns bekannt, dass die Majorität des deutschen Parlamentes eher geneigt ist Prohibitivmaassregeln gegen die Handelsmarine gut zu heissen, als der Regierung die Annahme von Subsidien-geldern für deutsche Rheder zu empfehlen.

Die französische Regierung gedenkt die Summe von 146 481 500 Francs zum **Ausbau** der wichtigsten **Häfen und Docks** in Frankreich und in den Colonien aufzuwenden. Die Ausgaben vertheilen sich in folgender Weise auf die verschiedenen Häfen:

Cherbourg: Das westliche Ende des Wellenbrechers wird um 560 Yards verlängert und die östliche Hafeneinfahrt angebaggert und durch eine 700 Yards lange Mole gegen Torpedobootsangriffe gesichert. In Houmet wird ein neuer Aussenhafen und ein neues Trockendock gebaut. Die Arbeiten werden zusammen 39 800 000 Francs kosten.

Brest: 29 750 000 Francs sind für die Vollendung des Schutzhafens, den Bau einer Torpedobootsstation der Défense-mobile in Lannion und für drei neue Trockendocks im Handelshafen ausgeworfen.

Lorient: Für das Ausbaggern des Hafens und für die Vergrößerung seiner Bassins sollen 550 000 Francs bewilligt werden.

Rochefort: Es sind zwei Docks zu verlängern und ein neues zu bauen. Die Kosten belaufen sich auf 5 159 000 Francs.

Toulon: Die Baggararbeiten und die Vergrößerung der Docks, ferner die Anlage von Frischwassertanks und der Neubau einer grossen electrischen Centrale werden 16 800 000 Francs kosten. Die Arbeiten müssen bis 1903 fertig sein.

Corsica: Für die Zwecke der Défense-mobile sind 550 000 Francs ausgeworfen.

Algier: Für diesen Hafen sollen 2 000 000 Francs ausgegeben werden.

Bizerta: Zur Vollendung der Arsenale und Festungswerke dieses neuen Kriegshafens in Tunis ist die Summe von 38 031 500 Francs erforderlich.

Dakar und Saigon: Für die Vergrößerung dieser Colonialhäfen und für den Bau von Docks und Werften sind 13 550 000 Francs bewilligt.

Im Anschluss hieran sei bemerkt, dass man in Frankreich unter Défense-mobile die Vertheidigung der Küsten durch Torpedoboote versteht. Zu diesem Zwecke sind längst der Küsten abwechselnd Torpedoboots- und Signalstationen errichtet. M. G.

Die Arbeiten zur **Vertiefung des St. Lorenzstromes** auf der unter dem Namen »Nordcanal« bekannten Strecke nähern sich allmählich ihrer Vollendung. Wir haben im Jahrgang 1899, als die längst als nothwendig erkannten Baggerungen begannen, nähere Details gebracht. Zu ergänzen sind jene Ausführungen noch dahin, dass sich die Vertiefung auf eine an Ausdehnung zwar kleine an Bedeutung für die Verbindung der Grossen Seen mit dem Ocean aber höchst wichtige Strecke erstreckt. Der sogenannte North Channel läuft

von der Spitze des canadischen Canalsystems querab von Dawson Island in völlig gerader Linie bis zur Pier-Insel, zwischen Plum-Insel und der Nordgrenze des Festlandes, quer durch die Drummond-Insel mit Berührung der Südküste von der Spencer-Insel. Die ganze Weglänge beträgt nur zwei Seemeilen. Der Canalbau hat zwar umfangreiche Deichanlagen und Baggerungen nothwendig gemacht, dafür aber auch eine beträchtliche Wegkürzung hervorgerufen. Bisher mussten die Schiffe einen grossen Umweg, einen beinahe kreisförmigen Bogen umschreiben, wollten sie von den Grossen Seen den Ocean und umgekehrt erreichen. Das Gesamtgefälle des St. Lorenzstroms vom Ontario-See bis Montreal beträgt 230 Fuss. Davon entfallen 206 Fuss (engl.) auf das Canalsystem, 24 Fuss müssen von den Schiffen selbst überwunden werden. Der neue Canal ist bereits von mehreren Dampfern mit befriedigendem Erfolg benutzt worden.

Die **Freiwilligen-Flotte Russlands** entstand im Jahre 1878 aus den freiwilligen Sammlungen privater Kreise, welche in dem genannten Jahre die Höhe von über 3 Millionen Rubel erreichten. Für diese Summe wurden von einer transatlantischen Gesellschaft drei Oceandampfer angekauft, welche zunächst den Transport russischer Truppen aus der Türkei nach Russland vermittelten und später dem Stillen Ocean-Geschwader zugetheilt wurden. In der Folgezeit nahm die Freiwilligen-Flotte einen rein commerciellen Character an, wenngleich sie auch die Ueberführung der zur Verbannung verurtheilten Verbrecher nach der Insel Sachalin und den Transport von militärischen Ausrüstungsgegenständen nach Wladiwostok vermittelte. Im Jahre 1883 ging die Verwaltung der Freiwilligen-Flotte auf das Ressort des Marine-Ministerium über und im Jahre 1886 wurde ihr Hauptzweck dahin festgelegt, einen regelrechten Post-, Güter- und Personenverkehr zwischen Odessa und den ostasiatischen Häfen zu unterhalten und damit den russischen Handel zu fördern. Gegenwärtig besteht die Flotte aus 14 Oceandampfern, welche im Ganzen 1168 Personen und 3 263 810 Pud Waare aufnehmen können. Der schnellste Dampfer ist die Moskwa, welche 20 Knoten in der Stunde zurücklegt.

Die nautisch-fachmännische Literatur ist um zwei Bücher vermehrt, die sich Beide mit dem »Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine—Hamburg« beschäftigen. Die eine Schrift geht vom Verein selbst aus; sie enthält Angaben über die **Thätigkeit des Vereins** im ersten Halbjahr 1900. Die andere Publication, betitelt „Eine Aufklärung, gerichtet an die Mitglieder des

»Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine—Hamburg«, von E. Gronmeyer,“ enthält ebenfalls Angaben über die Thätigkeit des Vereins, jedoch unter ganz besonderer Berücksichtigung des Antheils, welchen die Vereinsleitung an dieser Thätigkeit hat. Da wir uns Platzmangels halber in dieser Nummer mit den beiden literarischen Erscheinungen nicht beschäftigen können, mag dieser Hinweis vorläufig genügen. Näheres später. —

Eine deutsche Nordpolarexpedition.

Herr Capitän-Leutnant Rauendahl schreibt uns aus Hamburg:

»Am 11. August a. c. beabsichtige ich eine Polar-Expedition anzutreten, welche den Zweck hat, den Nordpol resp. davor gelagertes Land zu erreichen und falls Letzteres angetroffen wird, dasselbe zu vermessen und zu erforschen. Unter Berücksichtigung der weiter unten angegebenen Route, welche ich wähle, und der Fundorte der Polarbojen Andrée's halte ich es nicht für ausgeschlossen, Spuren von der Andrée'schen Expedition zu finden. An dieser Expedition theilnehmen sich ausser mir noch ein Steuermann, Herr R. Dressler, und 5 Matrosen. Das Fahrzeug, mit welchem ich die Expedition antrete, ist ein früheres Hochseefischer-Fahrzeug; ich habe den früheren Namen »Matador« für dasselbe beibehalten. Eine Maschine hat dasselbe nicht. Die Grösse desselben beträgt 44 Register-Tons. Ich gedenke mit demselben hier von Hamburg ab und nach dem Packeis nördlich von Spitzbergen zu segeln, wobei ich Spitzbergen im Osten liegen lasse, dann an der Packeisgrenze in östlicher Richtung weiter zu steuern und dort nach offenen Wasserflächen oder Wasserrinnen zu suchen, welche ein Vordringen nach Norden mit dem Schiffe gestatten würden. Falls ich dieselben finde, beabsichtige ich, mit dem Schiffe soweit wie möglich nach Norden vorzudringen und, wenn mit dem Schiff nicht weiter zu kommen ist, dasselbe zu verlassen und aufzugeben und über das Eis nordwärts vorzudringen. Ist vermittelt des Schiffes ein nennenswerther Fortschritt nach Norden oder ein Eindringen in das Packeis überhaupt ausgeschlossen, so würde ich das Schiff an einer geeigneten Stelle, vielleicht auf den Sieben Inseln, unterzubringen versuchen, und mich mit Ausrüstung und Mannschaft direct auf das Packeis begeben, um von dort den Marsch nach Norden anzutreten. Welchen Rückweg ich wähle ob nach Franz Joseph's Land, oder Grönland, oder nach sonst einer Richtung wird von den Strom-, Eis-, Land- und anderen Verhältnissen abhängen. Zur Wahl dieses Weges und dieser Art der Ausführung haben mich folgende Gründe bewogen. Die Versuche, die vor ca. 350

Jahren gemacht sind, um den Nordpol vermittelt eines Schiffes zu erreichen, sind bisher an den vorgelagerten Eismassen gescheitert, oder daran, dass, wenn offenes Wasser ein weiteres Vordringen nach Norden gestattet hätte, man das Schiff nicht riskiren, sondern sich dasselbe als Baste erhalten wollte.

In das Packeis nordöstlich von Spitzbergen ist meines Wissens bisher noch keiner mit dem Schiff eingedrungen. Parry befand sich, als er 1827 seine berühmte Schlittenreise antrat, mit seinem Schiff nördlich von Spitzbergen, dort, wo nach den verschiedenen Berichten der Rand des Packeises infolge Zusammenstossens des Golfstromes mit dem Polarstrom besonders compact zu sein scheint. Es erscheint mir nun wohl möglich, dass weiter östlich infolge anderer Stromverhältnisse die Gelegenheit zum Eindringen mittelst Schiffes günstiger sein kann.

Sollte die Bewegungsfähigkeit der Expedition nach dem Verlassen des Schiffes aus irgend einem Grunde, z. B. infolge Erkrankung der Theilnehmer, aufhören, so würden wir gezwungen sein, eine Schollenfahrt anzutreten. Dass man auf einem Eisfelde sicher fahren kann, beweisen ja die Fahrten der Hansa- und Polaris-Männer, nur muss man genügend Nahrungsmittel und Heizmaterial haben. Ich nehme beides für 2 Jahre mit. Wenn die Ausrüstung, die wir mitschleppen müssen, infolgedessen im Anfang auch ca. 200 Centner wiegt, so hoffe ich, dass wir trotzdem doch nicht willenlose Passagiere einer Eisscholle werden, obengenannten Fall ausgeschlossen, da die Art und Weise, wie ich diese schwere Last zu transportiren gedenke, vortheilhafter und bequemer sein dürfte, als wie sie irgend einer der bisherigen Polarfahrer angewendet hat. Ich hoffe, damit auch bei unebenem Terrain vorwärts zu kommen und infolgedessen auch geographisch wissenschaftliche Resultate zu erzielen. Die Hoffnung darauf, und die Voraussetzung, dass Sie aus diesem Grunde für meine Expedition Interesse haben, hat mich veranlasst, Ihnen diese Angaben zu übersenden.«

Glückliche Reise und durch Erfolge gekrönte Wiederkehr! So aufrichtig wir der Expedition diese Wünsche nachrufen, sind wir doch von der Empfindung nicht ganz frei, dass unsere tapferen Landsleute einer sehr, sehr gefährvollen Zeit entgegengehen. Wir wollen aber keine Entmuthigung wachrufen, wengleich uns das Vorhaben mit einem früheren Hochseefischerfahrzeug ohne Maschine nicht den Erfolg verspricht, wie ihn der tapfere Expeditionsführer ziemlich zuversichtlich zu erwarten scheint.

Ueber das Polarschiff stehen uns noch folgende Maassangaben zur Hand.

»Der frühere Fischerkutter »Makador« ist ein im Jahre 1892 aus Holz erbautes Fahrzeug von 32,21 N.-R.-T. Seine

grösste Länge 17,29 m, die Breite 5,23 m und die Tiefe 2,66 m. Ausser seiner Fischerkuttertakelage besass das Schiff früher zur Fortbewegung einen Petroleummotor von 90 effectiven Pferdestärken, als Hilfsmaschine. Dieser ist jetzt herausgenommen und der frei gewordene kleine Raum des Hinterschiffes dient dem Capitän Baumdahl und seinem Steuermann als einziger Aufenthaltsraum unter Deck. Für die fünf Mann Besatzung ist im Vorderschiff ein bedeutend comfortableres Logis vorhanden. Das sog. Bün, also der frühere Laderaum für die Fische, hat jetzt einen wasserdichten Boden und gleiche Schotten erhalten, so dass das Schiff in vier verschiedene Compartements eingetheilt ist. In den so entstandenen Laderäumen wird die ganze Ausrüstung der Expedition in etwa 120 Kisten verpackt, verstaut. Um die äussere Beplankung des Schiffes vor Beschädigung durch Eisschollen etwas zu schützen, hat man es mit Stahlplatten gepanzert. Das Deck ist von vorn bis hinten glatt und nur mit einer etwa einen Fuss hohen Keeling oder Verschanzung versehen. Die ganze innere Einrichtung des Schiffes macht einen wenig gemüthlichen Eindruck.

Der Handel Chinas.

Der Krieg in China lenkt die allgemeine Aufmerksamkeit auf den Aussenhandel Chinas, um dessen Beherrschung und Ausnutzung die europäischen Staaten so sehr rivalisiren. Die Betheiligung Chinas am internationalen Handelsverkehr beginnt erst seit dem verflossenen Jahrhundert. Im Jahre 1766 vermittelten nur 23 Schiffe den gesammten Aussenhandel Chinas. Im Jahre 1830 aber schätzte man den Werth des gesammten Aussenhandel Chinas auf vierhundert Millionen Mark. Der gesammte europäische Seehandel war aber damals nur noch auf Canton beschränkt, von den 146 fremden Schiffen, welche in dem genannten Jahre in Canton einliefen, gehörten 21 der englisch-ostindischen Compagnie, 51 führten die englische Flagge, 26 die spanische, 25 die nordamerikanische. Die portugiesische Handelsmarine war in diesem Jahre durch 11, die holländische durch 7, die Hansastädte durch 3, die Franzosen durch 2, die Dänen und Preussen durch je ein Fahrzeug vertreten. Der russisch-chinesische Handelsverkehr ist in diesem Jahre nicht eingeschlossen, denn Russland war bis nach dem Vertrage von Tientsin (1858) und dessen definitiver Bestätigung (1860) von dem Seeverkehr ausgeschlossen. Indessen hatte Russland durch einen viel älteren Vertrag von 1689 wichtige Privilegien auf dem Landwege erreicht und zwar über Kiachta und Maimaschin. Im Jahre 1830 betrug der Werth des russisch-chinesischen Handels etwa 40 Millionen Mark, welche sich auf die Ein- und Ausfuhr gleich vertheilen.

Von 1830 bis 1860 vergrösserte sich der chinesische Aussenhandel nur langsam, wiewohl es an Rückschlägen nicht fehlte. Erst seit dem Frieden von Tientsin und Peking nimmt der Aussenhandel Chinas einen grossen Aufschwung und beginnt ein gleichmässiger zu werden. Seit dieser Zeit beginnt

überhaupt eine ordentliche Handelstatistik in China, indem die chinosischen Seezölle, welche auf die Einfuhr, sowie auf die Ausfuhr gelegt sind, unter eine europäische Verwaltung genommen sind, welche letztere nach europäischem Muster die statistischen Daten aufstellt.

Wie der Aussenhandel Chinas seit 1870 sich gestaltet hat, darüber belehrt folgende Tabelle:

Jahre	Import in Millionen	Export Haikwan-Taels.
1870	63,7	55,3
1875	67,8	68,9
1880	79,3	77,9
1885	88,2	64,9
1890	127,1	87,1
1891	134,0	100,1
1892	135,1	102,6
1893	151,4	116,8
1894	162,1	128,1
1895	171,7	143,3
1896	202,6	131,1
1897	202,8	162,5
1898	209,6	159,0

Der Curs des Haikwan-Taels ist seit dem Jahre 1872 bedeutend gefallen. In diesem Jahre wurde er noch mit 6 sh 8 d notirt, fiel aber bis zum Jahre 1876 auf 5 sh 11 d, dann bis zum Jahre 1885 auf 5 sh 7 d; im Jahre 1891 betrug er 4 sh 11 d, 1892 4 sh 4 $\frac{1}{4}$ d, 1896 3 sh 3 $\frac{1}{4}$ d, 1898 nur noch 2 sh 10 $\frac{5}{8}$ d (\approx 2,94 \mathcal{M}). Diese Höhe behauptet auch jetzt der Haikwan-Tael.

Die chinesischen Ausfuhrartikel bestehen in der Hauptsache aus Thee und Seide. Die Gesamtausfuhr dieser zwei Haupt-Artikel macht gegenwärtig mehr als die Hälfte der Gesamtausfuhr Chinas aus. Die Seideausfuhr stieg von 37,3 Millionen Taels im Jahre 1890 auf 62,8 Millionen Taels im Jahre 1898, wobei Stickseide sowie Rohseide und gesponnene Seide eingeschlossen sind. Die Ausfuhr von Rohseide und gesponnener Seide ist übrigens 7 Mal so gross, als die der Stickwaare. Dagegen ist die Ausfuhr von Thee in der letzten Zeit stationär geblieben und beziffert sich seit Ende der 80er Jahre nur auf ca. 30 Millionen Taels. Ueber die Gestaltung der Theeausfuhr in den letzten Jahren giebt folgende Tabelle Aufschluss:

	Ausfuhr in 1000 Haikwan-Taels	
	1890	1898
Schwarzer Thee	20 579	19 445
Grüner Thee	3 700	4 451
Staub-Thee	41	18
Schwarzer Ziegeltthee	2 136	4 352
Grüner Ziegelthee	2 136	426
Thee-Tabletten	205	202

Die Ursache dieser Erscheinung liegt in dem alljährlich steigenden Theebau Indiens, besonders Ceylons, welcher dem chinesischen Product eine ganz bedeutende Concurrenz bietet. Namentlich dringt der englische Thee in England immer mehr ein, so dass das chinesische Product immer mehr vom englischen Markte zurückgeht.

Die einzigen anderen Posten, welche beim Ausfuhrhandel noch einigermaassen ins Gewicht fallen sind: Häute = $3\frac{3}{4}$ Millionen Haikwan-Taels, Rohbaumwolle = $3\frac{1}{4}$ Millionen, Felle = 3 Millionen, Taback = $3\frac{3}{4}$ Millionen, Wolle = $1\frac{1}{4}$ Millionen, Matten = 2 Millionen Haikwan-Taels; diese Ziffern beziehen sich auf das Jahr 1898.

Die Einfuhr Chinas besteht hauptsächlich aus kleinen Fabrikaten, Baumwollwaaren, Opium und Metallen. Wie sich der Handel in diesen Jahren seit 1890 vermehrt hat, lehrt folgende Tabelle. Es wurden eingeführt:

	1890	1898
	in Millionen Haikwan-Taels	
Verschiedene Fabrikate	87	89
Baumwollwaaren	45	77
Opium	29	29
Metalle	6,8	9,8

Von einiger Bedeutung sind noch für das Jahr 1898 Petroleum = 12 Millionen Haikwan-Taels, Streichhölzer (japanische) = $2\frac{1}{2}$ Millionen, Rohbaumwolle = $2\frac{3}{4}$ Millionen Haik-Taels, Maschinen = $1\frac{3}{4}$ Millionen Haik-Taels, Kohlen = $5\frac{1}{4}$ Millionen Haik-Tael.

Es ist bekanntlich nicht möglich, nach der von den Seezollämtern geführten Statistik die directe Theilnahme der einzelnen europäischen Staaten an dem chinesischen Aussenhandel festzustellen. In der Statistik des chinesischen Handels sind die europäischen Staaten mit Ausnahme Englands und Russlands in eine Rubrik zusammen gefasst. Ein grosser Theil des chinesischen Handels geht über Hongkong (im Jahre 1898 = 159 Millionen Haik-Taels, wovon 97 Millionen auf den Import und 62 Millionen auf den Export kamen), wobei er einfach als Einfuhr von bzw. Ausfuhr nach Hongkong in den Tabellen figurirt, da die Schiffe direct von bzw. nach Hongkong verfrachtet werden, während natürlich das Ursprungsland oder der Bestimmungs-ort der Waaren ein anderer ist.

Unter Festhaltung dieser Rubrizirung gestaltete sich der Aussenhandel Chinas in dem letzten Jahrzehnt folgendermaassen:

	Einfuhr nach China in Millionen Haikwan-Taels	
	1890	1898
Aus Grossbritannien	24,6	34,9
„ Hongkong	72	97,2
„ Europa (ohne Russland und England)	2,4	9,4
„ Russland	0,9	1,7
„ Japan	7,3	27,4
„ Vereinigten Staaten	3,7	17,1
	Ausfuhr aus China	
	1890	1898
Nach Grossbritannien	13,0	10,7
„ Hongkong	32,9	62
„ Europa (ohne Russland und England)	11,6	25,9
„ Russland	8,8	19,9
„ Japan	4,8	16,1
„ Vereinigten Staaten	3,7	17,2

Diese Tabelle ist für die Bourtheilung der Handelsbeziehungen zwischen China und den übrigen Staaten lehrreich. Hier steht obenan im Handelsverkehr mit China England, obgleich sein Handelsverkehr im Vergleich mit der Entwicklung des Handels mit Japan, dem übrigen Europa, Russland und Nord-Amerika zurückgeht. Freilich kommt zu Englands directem Handel mit China noch der Handel über Hongkong hinzu, allein an dem Handel mit Hongkong sind auch Indien, die Strait Settlements, Australien, die Sunda-Inseln, Nordamerika und Deutschland theilhaftig. Somit ist der Rückgang Englands nicht nur ein scheinbarer, sondern auch ein wirklicher. Von den europäischen Continentalstaaten hat den grössten Handel mit China Deutschland aufzuweisen. Nach der deutschen Handelsstatistik betrug die Einfuhr Deutschlands von China im Jahre 1895: 27,0 Millionen Mark, im Jahre 1897: 57,5 Millionen, im Jahre 1898: 29,0 Millionen Mark, während die Ausfuhr Deutschlands nach China von 35 Mill. Mark im Jahre 1895 auf 50 Mill. Mark im Jahre 1898 gestiegen ist. Eine ganz bedeutende Zunahme hat der Handel mit Japan aufzuweisen, indem er sich vervierfachte. Die Zunahme des Handels mit Russland ist hauptsächlich Sibirien zu gute gekommen. Nach der Eröffnung der sibirischen Bahn wird der chinesische Handel mit Sibirien noch mehr zunehmen, während der Transithandel mit Thee und Seide ganz seinen Weg über die sibirische Eisenbahn nehmen wird.

Einen weiteren Aufschluss über die Antheilnahme der verschiedenen Staaten an dem chinesischen Handel giebt Einsicht in die Antheilnahme der verschiedenen Staaten an dem Schiffsverkehr Chinas. Im Jahre 1898 kamen nach bzw. gingen aus den Vertragshäfen 52 661 Schiffe, unter denen sich 23 500 chinesische nach europäischem Muster gebaute befanden. Von den Schiffen waren 22 600 mit 21 Millionen Tonnengehalt englische, 2262 mit 1,6 Millionen Tonnengehalt japanische, 1831 mit 1,7 Millionen Tonnengehalt deutsche Schiffe. Schweden-Norwegen zählte 498 Schiffe, Frankreich 577, Nordamerika 743 Schiffe, während Russland mit 178 000 Tonnengehalt und Dänemark mit 144 000 Tonnen figurirten. Die englische Flagge war im Jahre 1898 an dem Schiffsverkehr mit 62 % theilhaftig, die chinesische mit 24 %, die deutsche und japanische mit je 5 %, Schweden und Norwegen, Frankreich und Nordamerika mit je 1 %, alle übrigen Nationen insgesamt mit 1 %.

Aus dieser Gegenüberstellung ist Englands Macht als Handelsstaat in Ostasien ganz besonders ersichtlich, wie wohl die Concurrenz der anderen Staaten sich immer fühlbarer macht.

Dr. N. Syrkín

Mare Clausum, 1900.*)

Unumschränktes Wegerecht britischer Geschwader im Canal.

«Sanspareil» — «East Lothian».

Mitte des XVII. Jahrhunderts würde sich wahrscheinlich Niemand gewundert haben, wenn Cromwell's Parlament allen britischen Kriegsschiffen ein unbedingtes Wegerecht in seinen Gewässern eingeräumt hätte. Eine solche Bestimmung wäre zu verstehen gewesen, nach all den langen und siegreichen Seegefechten über Spanier, Franzosen und Holländer, durch welche Englands Suprematie geschaffen wurde. In jenen Tagen gab es nicht so viele Handelsschiffe in diesen Gewässern wie gegenwärtig, und die Wenigen konnten, während ein britisches Geschwader ihren Kurs kreuzte, wohl über Stag geben oder die Marssegel heruntertieren. Am Ende des XIX. Jahrhunderts würden aber allgemeines Erstaunen und ein berechtigter Unwille Platz greifen, wollte das Parlament einem britischen Geschwader von dreissig Schlachtschiffen das Recht einräumen, mit zehn Meilen Fahrt die grosse «Ocean highway» von Indien, dem Mittelländischen Meer und dem Cap nach Falmouth, dem Bristol-Canal, der Mersey oder Clyde zu kreuzen, ohne das internationale Seestrassenrecht zu berücksichtigen. An jedem Tage der Woche passiren auf jenem Oceanwege Hunderte von Post- und Frachtdampfern mit Tausenden von Passagieren und Millionen an Werth in Ladungsgegenständen. Den verantwortlichen Schiffsofficieren dieser Schiffe ist gelehrt, dass eine Internationale Conferenz im Jahre 1889 das Wegerecht festgestellt hat, um Collisionen zu verhüten, vorausgesetzt, dass den Vorschriften beim Annähern an andere Schiffe strikte entsprochen werde. Jene Verordnung erstreckt sich auf die Handelsschiffe aller Nationen und bindet folglich auch alle Kriegsschiffe in Friedenszeiten, ganz besonders wenn sie in Verbänden und in verkehrsreichen Gewässern fahren. Grossbritannien hat jene Conferenz beschickt und die Vorschläge durch Cabinetsbefehl acceptirt, ohne in besonderen Ausdrücken Kriegsschiffe auszuschliessen. Der Umstand, dass nun unsere Admiralität, statt ihre Haftbarkeit für einen durch ein Kriegsschiff unschuldig zum Sinken gebrachten Segler zu erklären, versucht, das internationale Strassenrecht, für welches sich das Land bekannt hat, abzulehnen, hat erklärlicherweise in Schiffahrtskreisen grösstes Erstaunen hervorgerufen.

Damit nun nicht gesagt wird, unsere von der der Admiralität abweichende Ansicht sei eine einseitige Beurtheilung im Sinne der Rheder, wollen wir auf Grund der Verhandlungen vor beiden Gerichten im Collisionsfalle «Sanspareil» — «East Lothian» die Umstände und Vorgänge untersuchen, welche den Zusammenstoss am 7. August 1899 veranlasst haben.

Lord Justice A. L. Smith führte, als er den Urtheilsspruch vor dem Appellgericht verkündete, aus: Das den Englischen Canal aufkommende Geschwader war 2 $\frac{1}{2}$ Meilen breit und in seinen verschiedenen Colonnen ungefähr 2 Meilen lang. «East Lothian» befand sich im Tau auf der Reise von Nantes nach Cardiff und bewegte sich also nach nördlicher Richtung. Das Geschwader machte eine Fahrt von zehn Meilen in der Stunde; «East Lothian» lief etwa sechs Meilen. Dass sich demnach beide kreuzten, kann nicht geleugnet werden. Die vom Attorney-General aufgestellte Behauptung läuft darauf hinaus, dass es die Pflicht eines jeden britischen Unterthans, sowie überhaupt eines Jeden Pflicht sei, einem Geschwader I. M. Schiffe aus dem Wege zu gehen. Das ist die Anschauung der Krone, jedoch ich kann weder eine Verordnung noch eine Vor-

schrift, noch einen Parlamentsbeschluss, noch eine Gesetzesbestimmung, noch irgend eine andere Handhabe finden, welche jene Ansicht zu stützen vermag, vielmehr ist es meine Ueberzeugung, dass I. M. Schiffe, wenn sie in diesen Gewässern fahren, die Grundlehren einer guten Navigation ebenso nachhaltig berücksichtigen müssen, wie jeder andere britische Unterthan und dass die Vorschriften des internationalen Seestrassenrechts ebenso für I. M. Schiffe wie für jeden anderen Unterthan Ihrer Majestät bindend sind.

Bis zu diesem Punkt herrscht zwischen Lord Justice Smith und Mr. Justice Barnes, der das Urtheil vor dem Admiralitätsgericht, also in erster Instanz, fällte, keine Divergenz. Das Admiralitätsgericht war ferner der Anschauung, «dass die Position und die Bewegung des Geschwaders den getäuten Segler nicht in so gefährliche Lage brachten, dass es nothwendig gewesen wäre, zu stoppen, bis das Geschwader passirt sei, oder nach Backbord auszuweichen und hinter dem Heck des letzten Kriegsschiffes herumzugehen.» Vor dem Appellgericht sagte Lord Justice Smith: «Wir haben unsere sachverständigen Beisitzer die Frage vorgelegt: Handelte «East Lothian» unter den geschilderten Umständen nachlässig, indem der Bug des Geschwaders gekreuzt wurde? Die Antwort lautete: Es war eine unrichtige (improper) Navigation!« Hier finden wir einen ausgesprochenen Meinungsgegensatz zwischen dem Richter des Admiralitätsgerichtes und den Elder Brethren einerseits und dem Richter des Appellgerichtes und seinen nautischen Sachverständigen andererseits. Für den Nichtfachmann ist damit nun ausgedrückt, dass die nautischen Experten über einen einzelnen Punkt gegentheiliger Ansicht waren, denn der Urtheilsspruch lautete doch vor beiden Instanzen gleich, nämlich die alleinige Verurtheilung des Kriegsschiffes.

Wenn solche hohen und unterrichteten Autoritäten, nachdem sie Tage lang über den nautischen Punkt gebrütet haben, schliesslich zu ihm einen von einander entgegengesetzten Standpunkt einnehmen, so wird die öffentliche Meinung dem Führer des Seglers «East Lothian» Recht geben, der zum Fassen seines Entschlusses, genau das Seestrassenrecht zu befolgen, nur wenige Minuten Zeit hatte. Es muss ferner daran erinnert werden, dass der Schiffer anfangs weiter nichts sah, als eine Anzahl grüner Lichter, welchen er nach dem Strassenrecht nicht auszuweichen hatte. Es besteht, wie der Richter Barnes richtig ausführte, keine besondere Vorschrift für das Verhalten von Kauffahrtsschiffen bei Annäherung an ein Kriegsschiffgeschwader. Aber selbst, wenn es eine solche gäbe, der Schiffer hätte sie nicht zur Anwendung bringen dürfen, da er aus der Anzahl gesichteter grüner Lichter nicht den Schluss ziehen konnte, ein Geschwader vor sich zu haben. Er wurde dieses nicht eher gewahr, als bis es zu spät war, oder wie der Engländer so präzise sagt «until the angle of risk had been reached». Hätte der Schiffer dann Backbord-Ruder gegeben, so wäre er mit dem führenden Schiff des Geschwaders in Collision gerathen und wegen fehlerhafter Navigirung für den Zusammenstoss allein verantwortlich gemacht worden.

Die Washingtoner Internationale Marine-Conferenz 1899, deren Vorschläge, wie schon erwähnt, von der britischen Regierung als bindend anerkannt sind, hielt sich nicht berechtigt, weiter zu gehen, als zu empfehlen, dass (Division I Art. 13): «Bei klarem Wetter auf See kein Schiff versuchen solle, den Bug der Führungsschiffe eines in Colonnen fahrenden Geschwaders zu kreuzen oder unnöthigerweise zwischen den Linien des Geschwaders durchzulaufen.» Im Sinne eines Rathschlages ist dieser Wink für die Tageszeit ausserordentlich vernünftig, so lange das Geschwader sichtbar ist. Entsprechende Ausweichemanöver können dann, ohne Gefahr zu laufen, gemacht werden. Nach Sonnenuntergang oder bei regnerischem und hässigem Wetter wäre die Durchführung eines derartigen Rathschlages in den meisten Fällen nutzlos und falls man die

*) Unter diesem Titel veröffentlicht «Fairplay» eine Abhandlung, aus der einzelne Stellen wiedergegeben worden sollen, was um so lieber geschieht, als wir mit Bezug auf die Wegerechtsfrage mit dem englischen Blatte übereinstimmen.

Kauffahrtschiffe dann sogar zum Ausweichen verpflichten wollte, würde die Sicherheit der Navigation nicht erhöht werden.

Das Handelsamt hat die Verhältnisse schon früher richtig erkannt, wie aus einem an Rheder und Schiffer gerichteten Circular im April 1897 hervorgeht. Es heisst dort:

»Das Handelsamt macht Rheder und Schiffer auf die Gefahr aufmerksam, die entsteht, wenn sich einzelne Schiffe einem Geschwader Kriegsschiffe allzusehr nähern oder versuchen, den Bug zu kreuzen oder zwischen den Formationen durchzulaufen. Das Amt hält es für seine Pflicht, die Schiffsführer daran zu erinnern, dass es im Interesse der Sicherheit einzelner Schiffe nothwendig ist, bei Zeiten Maassregeln zu ergreifen, um dem Geschwader aus dem Wege zu steuern.«

Mögen die Rheder auch obenstehende Notiz unbeachtet gelassen haben, widersprochen ist ihr nicht. In klarem Wetter wird Geschwadern, selbst wenn sie auf der grossen Seehandelsstrasse in Zeit erkenntlich sind, das Wegerecht eingeräumt werden, vorausgesetzt, dass im Uebrigen das Strassenrecht auf See genau beobachtet ist. Die Rheder erwarten vom Handelsamt, im Interesse des öffentlichen Verkehrs, dass es alle Versuche der Admiralität, auch für unerkennbare Geschwader Privilegien im Seestrassenrecht zu schaffen, zurückweist. Dass zwischen nautischen Sachverständigen gelegentlich, wie im vorliegenden Falle, Meinungsverschiedenheiten herrschen, ist bekannt. Es wird an Solchen nicht fehlen, die dem Handelsamt klar zu machen versuchen, das Geschwadern das unbedingte Wegerecht eingeräumt werden müsse, und sie nicht dem internationalen Seestrassenrecht unterworfen seien. Diese Rathgeber werden ihre Ansicht damit begründen, dass es ein Erforderniss des Staates ist, denn Marineofficiere können sich taktische Erfahrungen nur aneignen, wenn in Kriegsschiffsverbänden manövriert wird. Jenen Personen muss dann geantwortet werden, dass sich zwischen Rockall und der NW.-Küste Irlands genügend freier Seeraum für Geschwader-Manöver und -Evolutionen befindet. Man würde es gewiss nicht empfehlen, Armeemanöver auf den Bahngleisen der »Great Northern Railway« zu machen und Postzüge so lange zum Warten zu veranlassen, bis bestimmte Colonnen ihre Flankenbewegungen beendet haben. Aus demselben Grunde sollte auch nach Möglichkeit unterlassen werden, ein Geschwader, das eine Fläche von zwei Quadratmeilen misst, quer auf dem Haupttrack der Handelsschiffe ohne Beobachtung des internationalen Seestrassenrechtes manövriren zu lassen. Neue Vorschriften (zu Gunsten der Kriegsschiffgeschwader), welche doch nicht unter allen Umständen befolgt werden können, verursachen Verwirrung und mögen in kritischen Augenblicken, wenn innerhalb einiger Minuten oder gar Secunden ein Beschluss zur Sicherheit Anderer gefasst werden muss, zu Catastrophen führen.

Könnte nachgewiesen werden, dass durch ein besonderes Strassenrecht für britische Geschwader auch nur britische Handelsschiffe in Mitleidenschaft gezogen würden, dann könnte man es der Admiralität in gewissem Grade zur Entschuldigung anrechnen, derartige Forderungen stellen zu wollen. Diese Voraussetzung wird aber nicht immer eintreffen, sondern das britische Geschwader muss damit rechnen, auch einmal einem anderen Geschwader, welches von Steuerbord-Seite seinen Curs zu kreuzen versucht, aus dem Wege zu gehen. Aus diesem Grunde ist es für Marineofficiere erforderlich, practisch zu erlernen, wie ausgewichen werden soll, wenn es einmal nothwendig wird. Aber nicht Dieses allein. Die Admiralität muss damit rechnen, dass bei Tag oder Nacht ausländische kaiserliche oder republikanische Kriegsschiffe oder Yachten den Weg britischer Geschwader von Steuerbord-Seite aus zu kreuzen wünschen. Dann muss das Strassenrecht strikto eingehalten werden, will man nicht eine freundliche Macht insultiren.

Ferner, das Recht der Durchsuhung fremder Postdampfer ist in diesem Lande bis zu gewisser Ausdehnung aus Rücksicht

auf ein einflussreiches Gesuch aufgegeben worden. Sind wir vielleicht der Meinung, dass ein gleicher Einfluss zu Gunsten fremder Postdampfer, welche die Front eines Geschwaders entsprechend den Vorschriften im Seestrassenrecht kreuzen, nicht ausgeübt würde? Wenn also fremde Postdampfer auf ihrem Recht bestehen, warum nicht auch nationale?

Es giebt aber noch eine andere Version. Personen, welche Schiffahrtsbörsen häufig aufsuchen, meinen bestimmt, wäre statt eines »East Lothian« ein »Bundesrath« gesunken, dann würde die Admiralität, ohne an eine höhere Instanz zu appelliren, gemäss dem Urtheil des Richters Mr. Barnes den Schadenersatz längst gedeckt haben. (Das Vorgehen unserer Regierung aus Anlass der Beschlagnahme des »Bundesrath« hat doch einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen. D. R.)

Einerlei, es sind schwierige Punkte, welche die Admiralität und das Handelsamt zu besprechen haben, ehe sie einen Cabinetsbefehl nachsuchen, der doch nur auf britische Handelsschiffe — und zu deren Nachtheil — angewendet werden kann.

Seeamtsverhandlung.

Seeamt zu Hamburg.

Am 11. Juli, Abends gegen 11 $\frac{1}{4}$ Uhr rannte der durch den Kaiser Wilhelm-Canal gekommene dänische Dampfer »Orrik«, als er bei Brunsbüttel aus dem Canal herauskommend auf der Elbe eintraf, den um 7 Uhr Abends in Ballast von Hamburg abgegangenen englischen Dampfer »Eros« an der Steuerbordseite bei der Vorderluke an und schnitt denselben in einer Länge von etwa 18 Fuss bis unter die Wasserlinie auf.

Lootse Schmidt vom Dampfer »Eros« giebt, nach der »Hamb. Börsenh.«, dem Seeamte über den Hergang des Unfalles folgende Darstellung: »Am 11. Juli, Nachmittags 6 $\frac{1}{4}$ Uhr, verlies der »Eros« unter der Führung eines Hafenlootsen und mit Hülfe eines Schleppers den hiesigen Hafen. Nachdem man um 7 Uhr die Zollyacht passirt hatte, verliessen der Schlepper und der Hafenlootse das Schiff und ich übernahm mit Einwilligung des Capitans Thompson die Führung des Schiffes. Der Dampfer hatte Handsteuerung und zwei Matrosen standen am Ruder. Gegen 11 Uhr Abends passirten wir die rothe Gasboje oberhalb des Kaiser-Wilhelm-Canals. Ich hielt meinen Curs in dem für seewärts gehende Schiffe vorgeschriebenen Fahrwasser, die weisse Gasboje B ungefähr recht voraus eben an Steuerbord, die rothe Gasboje C an unserem Steuerbord-quarter achteraus haltend. Ich sagte dem bei mir auf der Brücke stehenden zweiten Steuermann, dass ich nicht zu Norden von diesen beiden Bojen fahren dürfte. Unser Toplicht und die Seitenlichter brannten hell. Der Wind war östlich und flau. Die Luft war klar bei hellem Mondschein. Es war Fluth, und ein starker Strom lief eibaufwärts. Mein Curs führte südlich an einem Fahrzeuge vorbei, das ich später als einen grossen vor Anker liegenden Leichter erkannte, der ungefähr mit beiden Bojen in einer Linie lag, jedoch der weissen Boje näher als der rothen. Eben oberhalb dieses Leichters angelangt, sah ich einen Dampfer aus dem Canal kommen, der sein rothes Seitenlicht und sein Toplicht zeigte. Bald danach, als wir ungefähr bei dem Leichter angelangt waren, konnte ich erkennen, dass der andere Dampfer kein abwärts gehender sei, da sonst sein Toplicht und sein rothes Seitenlicht aus Sicht gehen mussten. Um keine Vorsicht ausser Acht zu lassen, beordnete ich jetzt die Maschine auf halbe Kraft und sofort hinterher auf langsam, um dem andern Dampfer Zeit zu geben, vor uns vorüberzufahren. Wir gingen langsam und hatten den Leichter an unserer Steuerbordseite. Der andere Dampfer schien seinen Curs beizubehalten und zeigte sein rothes Licht und sein Toplicht. Bald kam es mir so vor, als ob der Dampfer sich uns in einer Weise näherte, die mich zwingen musste,

Backbordruder zu geben oder zu stoppen. Wegen des Leichters konnte ich aber kein Backbordruder geben. Ausserdem hätte mich ein solches Manöver in das für mich verbotene Revier gebracht; aber trotzdem würde ich das Manöver ausgeführt haben, wenn ich dadurch einer Collision hätte aus dem Wege gehen können. Als ich nun die Maschine auf »Stopp« beordern wollte, gab der andere Dampfer plötzlich zwei kurze Töne mit der Dampfpfeife, zum Zeichen, dass er jetzt mit Steuerbordruder passiren wolle, trotzdem er sein rothes Licht zeigte. Wir hatten den fremden Dampfer ungefähr einen Strich an Steuerbord voraus. Dies kam für mich so unerwartet, dass ich ausrief: »Will er jetzt Steuerbord geben?« Der zweite Steuermann antwortete: »Yes, two blasts.« Ich gab sofort das Commando »Hart Steuerbordruder!« und beantwortete die beiden Töne, und erwartete, nun das grüne Licht des anderen Dampfers in Sicht zu bekommen. Ich erkannte aber, dass die Collision nun nicht mehr zu vermeiden sein würde und gab sofort das Commando »Volle Kraft rückwärts!« Dieses Manöver zeigte ich dem andern Dampfer durch drei kurze Piffe mit der Dampfpfeife an und jener beantwortete mein Signal. Trotzdem unsere Maschine volle Kraft rückwärts arbeitete, erfolgte doch gleich darauf die Collision. Der andere Dampfer traf uns an Steuerbordseite im Vorderaum. Da sich dieser Raum schnell mit Wasser füllte, waren wir gezwungen, unsern Dampfer an der Südseite auf Grund zu setzen. Das grüne Licht des anderen Dampfers war nicht in Sicht gekommen.«

Abseiten der Besatzung des Dampfers »Orrik« wird über den Hergang des Unfalles folgende Darstellung gegeben: »Am 11. Juli, Abends 10 Uhr 55 Min. verliess der »Orrik« mit dem Lootsen Lührs an Bord den Kaiser Wilhelm-Canal. Der Canal-lootse brachte den Dampfer ungefähr bis zur Mündung, worauf Lootse Lührs das Commando übernahm. Mit langsam gehender Maschine passirte man den Feuerthurm des Canals. Dann gab man Steuerbordruder, um den Curs nach Hamburg zu nehmen, musste aber, weil dort Ewer und Kähne lagen, zwischen diesen hindurch. Man setzte deshalb die Maschine zunächst auf volle Kraft vorwärts und später wieder auf langsam. Man hatte den »Orrik« aber noch nicht stromaufwärts und war von dem Kahn »Bazar« noch nicht klar, als plötzlich ein Dampfer dicht hinter dem »Bazar« elbabwärts fahrend in Sicht kam. Man sah das grüne Seitenlicht dieses Dampfers. Auf dem »Orrik« lag das Ruder hart Steuerbord. Man gab nun zwei kurze Töne mit der Dampfpfeife und erhielt von dem anderen Dampfer die entsprechende Antwort. Da man aber sah, dass es nicht klar ging, setzte man sofort die Maschine auf volle Kraft rückwärts und zeigte dies dem anderen Dampfer durch drei kurze Töne an. Wäre der fremde Dampfer nicht im Canalwasser oder im Canalgebiete, wo die Gasbojen liegen, gewesen, so würde die Collision nicht stattgefunden haben.

Zeuge Lootse Lührs vom »Orrik« sagte aus: Hätte der »Eros« gleich, als er uns gesehen, Steuerbordruder gegeben, so wäre die Collision vermieden worden. Es war klares Wetter. Die Lichter des »Eros« habe ich erst kurz vor der Collision gesehen, doch brannten dieselben gut. Auf Vorhalten des Vorsitzenden, dass der »Orrik« sich in einem Fahrwasser befunden habe, das er nach dem Gesetz nicht habe passiren dürfen, weil dieses Fahrwasser nur als Ankerplatz für diejenigen Schiffe bestimmt sei, die in den Canal einfahren wollen, erwiderte Zeuge, dass andere Schiffe diese Stelle ebenfalls passiren, weil an der westlichen Seite der Tonnen C und B auch häufig Schiffe vor Anker liegen, so dass diese Gegend ebenfalls als Ankerplatz angesehen werden könne, den man nicht passiren dürfe.

Die hierauf als Zeugen vernommenen Capitän Bager und Matrose Anderson vom »Orrik«, Capt. Thomson und Steuermann Sellar vom »Eros« bestätigen im Wesentlichen die von

den beiden Lootsen gemachten Angaben. Bemerkenswerth ist dann noch die Aussage des Lootsen A. Bohn:

Derselbe sagte aus: Ich befand mich auf dem elbabwärts fahrenden Dampfer »Wagrien«. Der »Eros« passirte uns etwa bei der Stör. Als ich in die Nähe des Kaiser-Wilhelm-Canals kam, sass der »Orrik« schon auf Strand. Ob der englische Dampfer innerhalb der Brunsbütteler Rhede oder ob er südlich von den Bojen B und C gefahren ist, kann ich nicht mit Bestimmtheit sagen. Ich nehme aber an, dass der »Eros« südlich von diesen Tonnen passirt ist, da er im anderen Falle zwischen mehreren Leichtern, die ungefähr im Tonnenstrich vor Anker lagen, hätte hindurch fahren müssen. Auf besonderes Befragen erklärte der Zeuge noch, dass die Lichter der vor dem Kaiser Wilhelm-Canal liegenden, das Fahrwasser kennzeichnenden Gasbojen zeitweise nur schwach brennen, so dass man häufig die Ankerlichter von in der Nähe liegenden kleinen Fahrzeugen früher sieht als die Lichter jener Gasbojen.

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Der Zusammenstoss zwischen dem englischen Dampfer »Eros« und dem dänischen Dampfer »Orrik« am 11. Juli 1900 gegen 11 Uhr Abends, auf der Rhede von Brunsbüttel, ist durch die Führung beider Schiffe verschuldet. Den Lootsen Lührs, der den Dampfer »Orrik« lootste, trifft der Vorwurf, dass er nach Passiren der Canalausfahrt unter Verstoss gegen die Verordnung der Canalpolizeibehörde vom 17. Febr. 1899 seinen Weg durch den zum Ankerplatz bestimmten östlichen Theil der Rhede nahm und so erheblich früher den Curs des elbabwärts kommenden »Eros« kreuzte, als auf diesem erwartet wurde. Fehlerhaft war es dann ferner, dass Lootse Lührs es unternahm, unter Hartsteuerbordruder zwischen dem vor Anker liegenden Leichter »Bazar« und dem südlich vom »Bazar« stromabwärts fahrenden »Eros« hindurch zu fahren, ohne den seitlichen Abstand der Curslinie des »Eros« von dem »Bazar« zu kennen.

Der Lootse Schmidt hat die Collision dadurch mitverschuldet, dass er sich mit dem Dampfer »Eros« nördlich von der Tonnenlinie, bzw. in der Tonnenlinie, also ebenfalls gegen die erwähnte Bekanntmachung verstossend, innerhalb der Rhede von Brunsbüttel hielt und dadurch so nahe an dem Leichter »Bazar« passirte, dass für den »Orrik« kein Raum zum Hindurchfahren vorhanden war. Die Navigirung beider Lootsen ist scharf zu tadeln und es soll der Canalbehörde eine Abschrift des Spruches übersandt werden, um eine Bestrafung der Lootsen herbeizuführen.

Da die Verhandlung ergeben hat, dass sowohl die Elblootsen wie die Canalhafenlootsen gewohnheitsmässig gegen die Verordnung vom 17. Febr. 1899 verstossen, indem sie den zum Ankerplatz bestimmten Theil der Rhede als Fahrwasser benutzen, erscheint es wünschenswerth, dass durch eine strengere polizeiliche Controlle auf die strikte Befolgung der Verordnung geachtet und durch unnachsichtliche Bestrafung aller gegen die Verordnung handelnden Lootsen und Schiffsführer dem eingerissenen Missbrauch entgegengetreten wird.

Im Anschluss hieran geht uns von einem erfahrenen Hamburger Fachmann folgende Zuschrift mit dem Ersuchen um Veröffentlichung zu:

»Am 11./7. d. J., Abends 11 Uhr, collidirten der vom Kaiser Wilhelm-Canal nach Hamburg bestimmte Dampfer »Orrik« und der elbabwärts fahrende Dampfer »Eros« in unmittelbarer Nähe des Kaiser Wilhelm-Canals.

Das Seeamt hat in der Hauptverhandlung am 2. August seinen Spruch dahin gefällt, dass die Navigirung beider Lootsen scharf zu tadeln ist, und es soll der Canal-Polizei-Behörde eine Abschrift des Spruches übersandt werden, um eine Bestrafung der beiden Lootsen herbeizuführen.

Es wird ferner bemerkt, dass gegen die Verordnung vom 17. 2. 1899 gewohnheitsmässig von Elb- und Canalhafenlootsen verstossen wird. Das mag sein, aber ich glaube doch nur dann, wenn Nichts im Wege war. Ich behaupte, dass gerade diese Verordnung den Lootsen des »Eros« zu seinem Vorgehen verleitet hat; hätte sie nicht bestanden und hätten die Gasbojen, welche die Grenze markiren, nicht gelegen, so wäre eine Collision überhaupt nicht entstanden, weil »Eros« dann zur rechten Zeit B.-B.-Ruder gegeben hätte, um hinter »Orrik« herum zu halten. Man sieht daraus, dass diese Verordnung die Kais. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See illusorisch macht. Ob »Orrik« einige Meter zu östlich und »Eros« einige Meter zu nördlich gefahren ist, hatte nichts damit zu thun, die Collision wäre doch entstanden. Wenn diese Collision gewissermassen ein Befremden im Seeamt hervorgerufen hat, so kommt sie Fachmännern nicht überraschend, weil sie, wie schon oben bemerkt, den Lootsen leicht irre führt.

Schiffe, die vom Kaiser Wilhelm-Canal nach Hamburg gehen, werden sich stets mit abwärts fahrenden Schiffen roth auf grün ansichtig. Wo also stets die Gefahr des Zusammenstossens vorhanden ist, muss hier meiner Ansicht nach der Lootse auch freie Hand haben das Fahrwasser auszunutzen so weit es möglich ist, und nicht durch Ausnahmegesetze behindert werden.

Sehr viel Klage wird auch von Capitainen und Lootsen geführt, dass sie mitunter stundenlang vor dem Canal treiben müssen, ehe sie hinein genommen werden. Hierdurch sammeln sich häufig viele Schiffe an. Um Collisionen zu vermeiden, lässt sich die Verordnung vom 7. 2. 99. der Canal-Polizeibehörde nicht immer strikte innehalten, deshalb wäre es m. E. schon aus diesem Grunde gerechtfertigt, nicht allzuviel Aufhebens davon zu machen, wenn Lootsen mal einige Meter über ihr Gebiet kommen entgegen dieser Verordnung.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 8. August lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für die Oldenb.-Portug. Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Der Dampfer erhielt den Namen »Ostsee« und hat folgende Abmessungen: Länge 120' engl., Breite 22' Tiefe a. d. Seite bis Hauptdeck 10' 3", Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 10' 3" 350 Tonnen incl. Bunker. Der Dampfer erhält eine Compound-Maschine von 120 ind. HP., die demselben in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 7 Knoten in der Stunde giebt.

Probefahrt. Am Sonntabend Vormittag verliess der von der Memeler Schiffs- und Maschinenbau-Anstalt R. Schneider & Co. erbaute Lootsendampfer »Helsingborg« unseren Hafen, um nach seinem Bestimmungsort Helsingborg zu dampfen. Der Dampfer ist in Eisbrecherform gebaut und gleichzeitig für Bergungszwecke eingerichtet. Die für seine vielseitigen Zwecke nöthigen Einrichtungen sind mit grosser Umsicht geschaffen und entsprechen in jeder Beziehung den Erwartungen. Die Besteller waren bei der Abnahme vollständig befriedigt, und es ist, wie wir hören, von schwedischen Käufern der Fabrik Schneider & Co. ein zweiter grösserer Dampfer in Auftrag gegeben, der denselben Zwecken dienen soll. Ein sehr erfreuliches Zeichen für das Aufblühen der Industrie in Memel.

Vermischtes.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 15.—31. Juli 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 909 Schiffe, dar. 394 Dampfer (incl. Schlepper) und 515 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 657 deutsche, 119 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 72 holländische, 41 englische, 12 russische, 3 belgische, 2 österreichische, 2 französische und 1 spanisches Schiff.

Prüfungswesen. Am 6. September d. J. beginnt an der Grossherzogl. Navigationsschule zu Wustrow (Mecklenburg) ein Examen für Seeschiffer und Seesteuerleute. Anmeldungen hierzu nimmt bis zum 3. September Herr Navigationsschul-Director J. Reimer entgegen.

Die Leitung der bereits in ihrem elften Jahrgange stehenden »Marine-Rundschau« ist mit dem kürzlich erschienenen Juli-Heft des laufenden Jahrgangs von dem Centralbureau des Admiralstabes der Marine auf das Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amtes übergegangen. Dasselbe wird, den Traditionen des Blattes entsprechend, den Inhalt möglichst reichhaltig in dem Sinne ausgestalten, dass das Blatt der Sammelpunkt alles desjenigen wird, was für den Marineofficier wissenswerth und zu seiner Fortbildung dienlich ist. Alle Fragen, welche militärisch und technisch interessant, dabei actuell und zeitgemäss sind, sollen zur Besprechung gelangen, so dass dieses Organ des Seewesens (Verlag der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin) nicht allein den Angehörigen der Marine unentbehrlich, sondern auch weiteren Kreisen hohes Interesse bieten wird. Der mässige Abonnementspreis von M. 2.— für das Vierteljahr bleibt auch fernerhin bestehen.

Kleine Mittheilungen.

Vor einiger Zeit wurden in Wilhelmshaven mehrere Tausend Quadratmeter von Andernach's Export-Asphalt-Steinpappen nach Tsintau verschifft. Diese Bedachungsmaterialien hergestellt nach Patent der Fabrik von A. W. Andernach in Beuel am Rhein werden zu Bauten verwendet, welche zum Aufenthalt der Kaiserlichen Truppen dienen sollen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 8. August. Unter den Eingängen befindet sich ein Schreiben des ersten Vorsitzenden, Herrn Capitän Woitschewsky; derselbe theilt mit, dass er das Amt des ersten Vorsitzenden niederlege. In Anbetracht der Verdienste, welche sich Herr Woitschewsky um den Verein und nicht minder um den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine erworben hat, findet der Vorschlag, ihn zum Ehrenpräses des Vereins zu ernennen, einmüthigen Beifall. Da infolge dieses Rücktritts eine Neuwahl erforderlich wird, beschliesst der Verein zum 22. August eine ausserordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen. — Der Cassirer erstattet über das erste Halbjahr Bericht, demzufolge die Einnahmen M. 374.00 geringer als die Ausgaben sind. — Vom Reichsamt des Innern wird auf eine vom 24. März eingereichte Eingabe des Verbandes, betr. Nichtzulassung ausländischer Seeschiffer zur Führung deutscher Seeschiffe, geantwortet, dass die Zulassung von Inhabern ausländischer Befähigungsnachweise zur Führung deutscher Kauffahrteischiffe bei der hohen Reichsbehörde nicht nachgesucht worden sei. Nur habe eine Hamburger Rhederei

für einen einzelnen dänischen Schiffscapitän beantragt, ihn zur Führung deutscher Schiffe auf Grund seiner dänischen Befähigungszeugnisse, aber erst nach Erwerb der Reichsbefähigung, zuzulassen, oder ihm die Ablegung der Schifferprüfung für grosse Fahrt auf Grund seiner bisherigen Fahrzeit als Steuermann und Schiffsführer zu gestatten. Dem ersteren Antrage ist vom Reichsamt des Innern nicht stattgegeben, dem letzteren aber ist entsprochen worden. Der Bescheid dieser hohen Behörde wurde beifällig begrüsst. Bemerkt wurde hierzu, dass der Verein zu seiner Eingabe durch eine in »Capitäns- und Schiffsofficierskreisen wohlbekannte, hochangesehene Persönlichkeit« veranlasst sei. Dieselbe habe seiner Zeit dem Verein geschrieben, »eine hamburgische Rhederei habe beim Herrn Reichskanzler beantragt, es möchte allen Inhabern ausländischer Befähigungsnachweise gestattet werden, deutsche Schiffe zu führen.« — Zwei Capitäne sind zu Mitgliedern vorgeschlagen. Zur Verlesung gelangt eine von Herrn Capt. Gronmeyer herausgegebene Broschüre »Eine Aufklärung an die Mitglieder des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine — Hamburg«. In einer Schlussbemerkung hatte der Herausgeber den Wunsch ausgesprochen, der »Verein Deutscher Seeschiffer« möge jeden Inhaber eines deutschen Schifferpatentes als ordentliches Mitglied aufnehmen und eine Effectenversicherung ins Leben rufen. Diese beiden Anträge sind Gegenstand eingehender, lebhafter Discussionen mit dem Resultat, dass beschlossen wird, die Thematä auf der am 22. August abzuhaltenden ausserordentlichen Generalversammlung auf die Tagesordnung zu stellen. Zu bemerken ist, dass die umwälzenden Anträge durchweg auf sehr günstigen Boden fielen und — wenn von dieser Sitzung auf die Generalversammlung geschlossen werden darf — grosse Aussicht haben, angenommen zu werden. Nächste Sitzung: »Ausserordentliche Generalversammlung am 22. August« mit der Tagesordnung: Wahl eines ersten Vorsitzenden, Statutenänderung.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

Notiz zu Herrn Heyenga's Arbeit: „Kritische Prüfung usw.“ in No. 28.

Nach den Ausführungen des Herrn Heyenga in der oben citirten Abhandlung soll es möglich sein, einen sicheren Schluss auf die Richtigkeit eines durch drei Höhenbeobachtungen bestimmten Ortes machen zu können. Dass die Lösbarkeit eines solchen Problems von vornherein unmöglich ist, liegt auf der Hand; es handelt sich aber hier hauptsächlich darum, das Fehlerhafte an den Sätzen, welche Herr Heyenga zur Begründung anführt und vermeintlich beweist, aufzudecken.

Wenn drei Höhenbeobachtungen gemacht und die den beiden ersten derselben entsprechenden Sumner'schen Standlinien, ferner die der ersten und dritten Beobachtung entsprechende Douwe'sche Standlinie construirt sind, so soll gemäss des Satzes 1. des Herrn Heyenga, falls sich die drei erwähnten Linien in ein und demselben Punkte oder nahezu in einem solchen schneiden, gefolgert werden dürfen, dass die drei beobachteten Höhen fehlerlos sind und somit der gefundene Schnittpunkt derselben den Schiffsort unbedingt richtig liefert. Eine einfache Ueberlegung zeigt die Unrichtigkeit des Satzes. Sind die drei Höhen fehlerlos, so schneiden sich die drei erwähnten Linien thatsächlich in einem Punkte. Jetzt nehme man auf der D. L. einen beliebigen Punkt A an und ziehe durch denselben Parallele zu den Sumn. Stdln. die Abstände des Punktes A von den Sumn. Stdln. seien r und s . Hätte man nun die erste und die dritte Höhe, beide um den Betrag r , die zweite Höhe um den Betrag s fehlerhaft beobachtet, so würden sich die den beiden ersten Beobachtungen entsprechenden Sumn. Stdln. und die aus der ersten und dritten Beobachtung her-

geleitete D. L., obgleich Höhenfehler vorhanden sind, in einem Punkte, nämlich in A schneiden, weil die D. L. durch gleiche und gleichsinnige Fehler nur unbeträchtlich verschoben wird. Die Unrichtigkeit des Satzes lässt sich auch auf folgende Weise einsehen. Die D. L., welche irgend zwei Höhenbeobachtungen entspricht, läuft natürlich stets durch den Schnittpunkt der durch die beiden Höhen bestimmten Sumn. Standln. Hat man also drei Höhen genommen und schneiden sich die aus diesen hergeleiteten Sumn. Standln. in einem Punkte P , so müssen auch alle drei D. L., welche sich durch Combination von je zwei der Beobachtungen ergeben, durch denselben Punkt P gehen. Da nun die Möglichkeit vorhanden ist, dass sich die drei Sumn. Stdln. auch dann in einem Punkte schneiden, wenn die Höhen fehlerhaft sind, und zwar gerade dann, wenn die Höhenfehler nicht gleich gross und gleichsinnig sind, so können sich die Sumn. Stdln. und die D. Stdln. auch für den Fall in einem einzigen Punkte treffen, dass die Höhen fehlerhaft, bezw. die Höhenfehler nicht gleich gross und gleichsinnig sind. Damit ist auch zugleich die Unrichtigkeit des Satzes 2. des Herrn Heyenga bewiesen, da ja soeben dargelegt ist, dass sich die drei Douw. Stdln. in einem einzigen Punkte schneiden können, ohne dass die Höhenfehler gleich gross und gleichsinnig sind.

Elsfleth, den 24. Juli 1900.

Dr. Wendt, Navigationslehrer.

Antwort

auf die Notiz von Herrn Dr. Wendt.

Vorstehende Notiz basirt einzig und allein auf einer Verwechselung der vorsätzlichen mit der zufälligen Uebereinstimmung dreier Zustände.

Die Sache selbst ist indessen bereits in der »Hansa« 1899, No. 28 Seite 332, behandelt und durch Hülfe eines Beispiels, gestützt auf Peilungen dreier Objecte, erledigt worden.

Weil es jedoch scheint, dass das Missverständniss noch immer nicht ganz gehoben ist, so will ich im Interesse der Schifffahrt versuchen, durch eingehendere Betrachtung die obige Verwechselung richtig zu stellen.

Es ist zunächst klar, dass eine vorsätzliche Uebereinstimmung dreier Höhen für beliebige Punkte A und B leicht dadurch zu erzielen ist, dass man die Höhen für diese Punkte einfach berechnet. Weil in beiden Punkten für die zugehörigen Höhen sich alle möglichen Linien vereinigen, so ist nur nöthig, entweder A oder B als den richtigen Ort und die Höhendifferenzen als Höhenfehler anzunehmen, um in ähnlicher Weise zu deduciren wie der Verfasser in seiner Notiz.

Oder man macht es wie Herr Dr. Wendt, wenn bereits eine Uebereinstimmung dreier Höhen für einen bestimmten Punkt A vorliegt, indem man zwei Höhen beliebig — gleich oder auch ungleich — verändert, hierfür den Punkt B bestimmt und für B die dritte Höhe berechnet oder construirt. Weil dann sowohl in B wie auch in A alle möglichen Linien für die zugehörigen Höhen zusammenlaufen, so sind die beiden Gegenbeweise damit bestätigt.

Aus den Peilungen dreier Objecte ergiebt sich ganz dasselbe. Zunächst ist klar, dass man nur dieselben beliebigen Punkte mit den drei Objecten verbinden darf, um eine vorsätzliche Uebereinstimmung der jedesmaligen drei Peilungen zu erzielen, oder man macht es wie Herr Dr. Wendt, wenn bereits eine Uebereinstimmung derselben in einem Punkte A vorliegt, indem man zwei Peilungen beliebig verändert und den neuen Schnittpunkt derselben mit dem dritten Object verbindet etc. etc.

Soweit die vorsätzlichen Uebereinstimmungen.

Mit den zufälligen Uebereinstimmungen liegt die Sache jedoch ganz anders, denn ein Beobachter in einem ihm unbekannten Punkte A , welcher — d. h. der Punkt — aus zwei Höhen zu bestimmen ist, beobachtet drei Höhen a , b und c

und sagt, wenn die Resultate von a und b , von a und c sowie von b und c übereinstimmen, dann sind die drei Höhen richtig und der gefundene Punkt ist identisch mit dem wahren Punkte A .

Obgleich diese Uebereinstimmung beabsichtigt war, so ist sie dennoch keine vorsätzliche in unserem Sinne, denn sie muss nothwendig eintreten, wenn Alles nach Wunsch geht — d. h. wenn die Beobachtungen tadellos sind —.

Es ist das aber auch keine zufällige Uebereinstimmung, denn eine solche wird sie erst, wenn der oben gefundene Punkt nicht identisch ist mit dem wahren Punkte A , sondern in B fällt.

In letzterem Falle müssen die zufälligen 3 Höhenfehler mathematisch genau bestimmt und so vorthellt sein, dass sie in dreifacher Combination in einem falschen Punkte B zusammenstimmen und ich glaube, der kundige Leser wird nicht widersprechen, wenn ich sage: Das ist in der Praxis unmöglich.

Jedenfalls wird ein Beobachter Das nicht fertig bringen, selbst, wenn er so alt wie Methusalem wird.

Es ist genau wie bei einer dreifachen Kreuzpeilung (siehe »Hansa« 1899, Seite 332) oder um mich noch deutlicher auszudrücken, wie bei der durch italienische Buchführung erzielten Uebereinstimmung. Wenn eine D. L. aus a und c — oder auch aus b und c — den aus a und b berechneten Punkt durchläuft, so ist damit die Uebereinstimmung der Resultate der drei gedachten Combinationen aus je zwei Höhen — ganz leicht und kurz — bewiesen und ich bitte den See-

mann hierauf achten zu wollen. Läuft die betreffende D. L. nicht durch den gedachten Punkt, dann sind die drei Höhen sicherlich fehlerhaft.

Stimmen die drei möglichen D. L. in letzterem Falle jedoch in einem neuen Punkte zusammen, so haben wir wieder die obige Uebereinstimmung, jedoch mit dem Unterschiede, dass diesmal ein constanter Höhenfehler — Instrumentalfehler oder auch Kimmfehler, wie sie von den Oesterreichern aufgedeckt worden sind — eliminirt worden ist, obgleich die Nautik bisher von dieser Sache Nichts wusste. Der senkrechte Abstand dieses neuen Schnittpunktes von einer der drei falschen Sumner'schen Linien — einerlei welcher — ist gleich dem constanten Beobachtungsfehler.

Dem Herrn Dr. Wendt ist jedoch darin beizutreten, wenn er sagt, dass ein strenger mathematischer Beweis für die Richtigkeit der aus Beobachtungen, Messungen etc. etc. hervorgegangenen Resultate durch mannigfache Uebereinstimmungen nicht zu erbringen ist, denn der mathematische Beweis dafür, dass z. B. die Position von Elsfleth $53^{\circ} 14' 46''$ N und $8^{\circ} 20' 0''$ O ist, ist eben so unmöglich.

Dass ich jedoch nicht beabsichtigte, derartige Beweise zu liefern, bestätigt die No. 28 der »Hansa«, Jahrg. 1899.

Blankenese, den 5. August 1900.

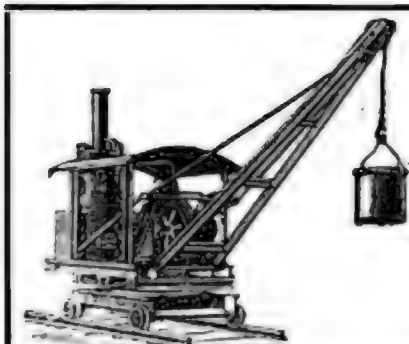
H. Heyenga.

Zonca-Anstrich

Haltbarster Anstrich der Gegenwart für Façaden, Schiffe, Eisenconstructions etc.

Voranschläge kostenlos durch das

Zonca-Dépôt, Martinistr. 22.
BREMEN.
Telephon 1544.



Verbesserte patentirte
Priestman-Greifbagger
und fahrbare und feststehende

Dampfkrähne,
Dampfwinden und Dampfkabel
bauen als Specialität und halten auf Lager

Menck & Hambrock
Altona-Hamburg.

F. J. C. Gätje,
Ship-Chandler.
Lager von

Schiffsproviand und
Materialien.

HAMBURG, 1. Vorsetzen 21.
Mikrophon Amt I. 4503.

Gebrüder Päglow
Hamburg — Kl. Grasbrook.

Maschinenfabrik,
Schiffs- u. Kesselschmiede,
Reparatur-Werkstätte
♦ für Metallarbeiten aller Art. ♦
Fernsprecher Amt 1, 6133.

G. H. Thyen, Brake (Oldenburg),
Schiffswerft,

Kesselschmiede, Maschinenfabrik.
Trockendock
340' lang, 42' Schleusenbr., 14' Wassertiefe.
Platz f. 4 Schiffe zugleich. Dockbr. 100'.
Telegr.-Adr.: Thyen Brakeoldenburg.
Scotts Code. — Fernspr.-Anschluss No. 7.

Alle Sorten alter Metallabfälle, Spähne, Aschen u. Rückstände kauft zu höchsten Preisen und erbittet Offerten

Adolf Bernstein,
Hamburg,
Metallhandlung und Schmelzwerk.

Pa. Qualität
Bunkerkohlen

liefert zu billigsten Preisen
Bd. Blumenfeld,
Hamburg, Dovenhof 77.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 33.

Hamburg, den 18. August.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der »Evoy Patent-Compass«. — Die rumänische Schiffahrt. — Zwei interessante Schriften. — Collision des Dampfers »Sao Paulo« mit einem Oberländerkahn im Hamburger Hafen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Die Deutsche Seewarte hat eine Aufforderung zur Betheiligung an der **24. Chronometer-Concurrenz-Prüfung** erlassen. Dieselbe wird in der Zeit vom 30. October 1900 bis zum 8. April 1901 abgehalten werden. Als letzter Termin für die Anmeldung der concurrirenden Chronometer ist der 21. October, für die Einlieferung der 25. October festgesetzt worden. Jedem deutschen Uhrmacher ist gestattet 10 Instrumente zur Prüfung einzusenden, sofern er sich damit einverstanden erklärt, die Chronometer dem Reichsmarineamt käuflich zu bestimmt festgesetzten Preisen zu überlassen, die im Verhältniss zu der Classe stehen, welche das einzelne Instrument nach erfolgter Prüfung erhält. Für Chronometer deutscher Arbeit, welche die Bedingungen der Classe I erfüllt haben, hat das Reichs-Marineamt sechs Prämien ausgesetzt, im Betrage von 1200, 1100, 1000, 900, 800 und 700 Mark. Mit Ausnahme der Ketten und Zugfedern — welche im Auslande hergestellt sein dürfen — müssen alle Theile dieser Uhren in Deutschland gefertigt sein. Anfang November d. J. tritt auf Veranlassung der Direction der Seewarte eine fachtechnische Commission zusammen, welche prüft, ob alle

Bedingungen für die Zulassung zur Prämiiirung erfüllt sind. Ueber die Anordnung und Resultate der Gesamtprüfung wird ein eingehender Bericht in den »Annalen der Hydrographie« veröffentlicht werden.

Bei Besprechung der **Collision** des Hamburger Dampfers »Koenig« mit einer **Schute im Hamburger Hafen** (siehe Seite 529, letzter Jahrgang) sprachen wir angesichts des richterlichen Entscheides (zu Gunsten des Dampfers) die Hoffnung aus, die Schutenleute möchten aus dem statuirten Exempel ihre Schlüsse ziehen und in Zukunft den Seeschiffen die Passage im Hamburger Hafen bei Zeiten freigeben. Die an anderer Stello veröffentlichte Gerichtsverhandlung zeigt nun aber, dass trotz jenes Urtheils in den Kreisen der Kahn- und Schutenschiffer eine rührende Sorglosigkeit und eine verblüffende Unkenntniss der Hamburger Hafenverhältnisse obzuwalten scheint. Denn nur unter dieser Annahme sind einige der von der Klägerin aufgestellten Behauptungen und Forderungen wenigstens einigermaassen verständlich. Wäre statt des Hamburger Hafengesetzes die Ansicht der Klägerin maassgebend, dann dürften im Allgemeinen zur Nachtzeit keine Schiffe in den Hamburger Hafen kommen. Riskiren

sie es trotzdem, so ist ein Dampfer anzunehmen, der sich als Kundschafter und Fahrstrassenreiniger bethätigt. Wird der Seedampfer, trotz der getroffenen Vorsichtsmaassregeln, gewahr, dass Schuten quer im Fahrwasser liegen, dann stoppt er sofort und wartet bis es der schlafenden Schutenbesatzung gefällt, aufzuwachen und ihre Fahrzeuge zu verhohlen. Um den Schutenleuten Aufregungen zu ersparen, sind sie nicht etwa am voraufgegangenen Abend sondern unmittelbar vor dem Herannahen des Seedampfers in schonender Weise von dem bevorstehenden Eintritt des Ereignisses in Kenntniss zu setzen etc. Da sich nun aber der Verkehr in den durch das Hafengesetz erlaubten Grenzen im Hamburger Hafen abspielt, ist die vorhin angedeutete Rücksichtnahme auf die Kahn- und Schutenleute nicht nur nicht erforderlich, sondern u. E. sogar strafbar. Erst wenn es häufiger vorkommt, dass Seedampfer, nachdem Capitän und Lootse die gesetzmässigen Vorsichtsmaassregeln getroffen haben, das Fahrwasser versperrende Schuten und Kähne gehörig schrammen, werden die Verhältnisse erträglicher werden.

Auf den in vorletzter Nummer veröffentlichten Artikel, der die schnelle und prompte **Einschiffung deutscher Truppen nach China** lobend hervorhebt und als Gegensatz hierzu, die offenkundig aufgetretenen Mängel, wie sie sich in erster Zeit beim englischen Truppentransport nach Südafrika einstellten, erwähnt, schreibt uns ein Leser:

... »Ihre abfällige Kritik über den britischen Truppentransport ist m. E. vollkommen ungerecht. Nach meinem Dafürhalten ist der Truppentransport für England der einzige Glanzpunkt im ganzen südafrikanischen Kriege. Es liegt für uns Deutsche kein Grund vor, den Engländern diesen errungenen Erfolg streitig machen zu wollen, sondern unsere Militärverwaltung und die Rhedereien sollten bemüht sein, aus den mannigfach gesammelten Erfahrungen der Engländer während des Transports, das Facit zu ziehen. Ich erlaube mir Ihre Aufmerksamkeit auf das Material hinzulenken, das dem Unterhause Ende Juli bezüglich des Truppentransports zugegangen ist. Dort werden Sie finden, dass eine Armee zwanzig mal so gross als unser ostasiatisches Expeditionscorps, ausserdem ca. 30 000 Pferde und mehrere Tausend Maulesel nach Südafrika über See ohne nennenswerthe Verluste befördert sind. Verlust von Menschenleben ist garnicht zu beklagen; die Schrift spricht nur von einem Verlust an Pferden und Mauleseln».

Zunächst ist zu bemerken, dass in unserem vorwöchentlichen Artikel besonders hervorgehoben wurde, die Mängel und Unregelmässigkeiten im englischen Truppentransport haben sich anfangs gezeigt und zwar in einem Maasse, das den Unwillen verschiedener, angesehener englischer Blätter zu Kundgebungen gegen die Regierung veranlasste, wie sie sich schärfer in den Grenzen des Patriotismus kaum denken lassen. Die englische »Shipping Gazette«, »Fairplay« und »The Syren and Shipping«

überboten sich in scharfer, abfälliger Kritik. Wir haben im December v. J. die Ansicht dieser Presse veröffentlicht. Wir beschränken uns diesmal auf die Wiedergabe derjenigen Stelle, welche sich mit der Proviantirung der Truppen und der Vercharterung der Schiffe beschäftigt. Nachdem über unzumuthliche Umbauten, Annahme von Zwischenhändlern beim Verschaltern der Schiffe gesprochen ist, heisst es:

»Sodann kritisirt die Presse die minderwerthige Beköstigung der Truppen. Für die Officiere ist 6 s 6 d täglich, excl. Weingeld, ausgesetzt, während die Mannschaft miserabel beköstigt worden ist. Auch dieser Uebelstand wäre nicht eingetreten, wenn, wie es jüngst an Bord »Majestic« und »Canada« geschehen, der Rhederei die Vorpflegung überlassen geblieben wäre. Den schärfsten Vorwurf wird der Admiralität gemacht, weil sie sich bei der Schiffsverschaltung der Makler als Zwischenhändler bedient hat. Es wird als Illustration ein Fall erwähnt, wo die Regierung 17 s 6 d per N.-R.-T. bezahlte, während der betreffende Rheder nur 9 s 6 d erhielt; der Unterschied von 8 s per T. wanderte in die Tasche des Maklers.«

Ist es angesichts solcher Thatsachen etwa ungerecht oder gar chauvinistisch, wenn von uns gesagt wurde, dass derartige Mängel gelegentlich des deutschen Truppentransports glücklicherweise nicht beobachtet wurden und dass sich unsere Regierung keiner der Fehler zu Schulden kommen liess, wie sie der englischen Admiralität nicht mit Unrecht zum Vorwurfe gemacht wurden? Seit Erscheinen unseres ersten Artikels über den Truppentransport hat die deutsche Presse mehrere Aufsätze gebracht, die nicht nur vollauf bestätigen, was wir damals hinsichtlich der Bedeutung der Handelsmarine als Werkzeug der Landesvertheidigung sagten, sondern die voll von lobender Anerkennung für die Leistungsfähigkeit unserer beiden grössten Rhedereien sind. Eine einzige kurze Stelle aus den verschiedenen Publicationen mag die prompte und schneidige Weise illustriren, mit der unsere Rhedereien zu operiren verstehen, wenn es gilt, die Leistungsfähigkeit ihrer Schiffe vor der Welt zu beweisen: Es handelt sich im vorliegenden Fall um die vier Dampfer der Hamburg Amerika-Linie, welche zum Transport von Truppen verwandt worden sind:

»Die vier Dampfer waren zur Zeit ihrer Vercharterung sämmtlich auf dem Meer, vollbeladen von fernen Welttheilen unterwegs. Die »Batavia« erreichte Hamburg am 12. Juli mit einer Ladung von 12 000 Tonnen Gewicht. Die »Sardinia« kam am 13. Juli nach Hamburg, nachdem sie einen Theil ihrer Ladung in Havre gelöscht hatte. Die »Adria« kam am 17. Juli mit ca. 8000 Tonnen Ladung, die »Phoenicia« am 20. Juli mit ca. 9000 Tonnen. Die Schiffe waren leer: die »Batavia« am 15., die »Sardinia« am 16., »Adria« am 20., »Phoenicia« am 24. Juli — eine Leistung, die unter Berücksichtigung des Umstands beurtheilt sein will, dass gleichzeitig viele andere Schiffe der gleichen Gesellschaft bestimmungsmässig gelöscht und geladen werden mussten.«

Zwei Drittel des **bulgarischen Handels** nehmen ihren Weg über See, ein Drittel über die Donau und das andere Drittel über das Schwarze Meer. Der Schiffsverkehr hat sich in den letzten Jahren trotz der letzten drei Missernten noch vergrößert. In dieser Beziehung haben, wie das nachstehende Zahlenmaterial zeigt, die Donauhäfen den Vorzug vor den Schwarzmeerbäfen.

Angekommene Schiffe.

	1899	1898	1897	1896	1895	1894
Schwarzmeerbäfen	954	1,826	1,457	1,945	1,583	2,071
Donauhäfen . .	6,654	1,257	865	767	589	560
Zusammen	7,608	3,083	2,322	2,712	2,172	2,631

Abgegangene Schiffe.

	1899	1898	1897	1896	1895	1894
Schwarzmeerbäfen	952	1,076	1,041	1,120	1,149	1,247
Donauhäfen . .	6,656	5,760	4,945	4,830	4,043	3,244
Zusammen	7,608	6,836	5,986	5,950	5,192	4,491

In Bezug auf die Entwicklung der Handelsbeziehungen mit Bulgarien nimmt die erste Stelle Oesterreich-Ungarn ein, worauf Russland folgt. Die übrigen Staaten spielen nur eine untergeordnete Rolle. Folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Seeschifffahrt Bulgariens in den letzten 10 Jahren dar:

Anzahl der Segelfahrzeuge und Dampfer.

	1900	1899	1898	1897	1896
I. Quartal					
Oesterreich-Ungarische . .	637	5,232	4,785	4,103	3,793
Russische	172	1,297	1,123	1,114	1,094
Bulgarische	122	267	343	366	390
Englische	11	116	156	181	220
Deutsche	2	41	41	17	16
Griechische	37	92	20	48	145
Rumänische	51	410	204	31	134
Türkische	64	116	117	74	135
Französische	—	29	41	24	19
Zusammen	1,097	7,608	6,843	5,983	5,957

	1895	1894	1893	1892	1891
I. Quartal					
Oesterreich-Ungarische . .	3,226	2,882	2,645	2,306	2,591
Russische	842	524	657	556	569
Bulgarische	500	445	104	—	391
Englische	160	184	158	142	130
Deutsche	15	23	17	20	13
Griechische	228	161	162	193	201
Rumänische	33	—	4	1	1
Türkische	133	246	160	258	242
Französische	20	9	12	33	23
Zusammen	5,169	4,487	3,938	3,550	4,169

Deutschlands Antheil am bulgarischen Seeverkehr ist, nächst Frankreich, von allen Nationen der geringste. Dem vorausschauenden Blick der Leiter der Deutschen Levante-Linie wird es zuzuschreiben sein, wenn im nächsten Jahre auch deutsche Schiffe in grösserer Anzahl am bulgarischen Seeverkehr figuriren. Denn wie kürzlich in der Tagespresse verlautete, hat die Deutsche Levante-Linie mit der bulgarischen Regierung einen Subventions-

vortrag auf fünf Jahre abgeschlossen, der am 1. Septbr. in Kraft tritt. Von diesem Zeitpunkt an wird die aufstrebende Hamburger Rhederei die bulgarischen Häfen Burgas und Varna zweimal monatlich sowohl auf der Ausreise von Hamburg und Antwerpen als auch heimkehrend anlaufen. Eine derartige Organisation des Schiffsverkehrs mit Bulgarien wird nicht verfehlen, befruchtend auf die Handelsbeziehungen zu wirken. Der Zeitpunkt des Abschlusses des Subventionsvertrages erscheint glücklich gewählt, da die Erntennachrichten aus dem Fürstenthum günstig lauten und Gewähr für die Besserung der geschwächten Kaufkraft des Landes bieten. Zur Belebung des Verkehrs wird zweifellos auch der Umstand beitragen, dass sich die Deutsche Levante-Linie zu beachtenswerthen Frachtconcessionen entschlossen hat, für welche sie in der staatlichen Subvention eine angemessene Entschädigung zurtückerhält.

Aus Antwerpen erhalten wir von geschätzter Seite folgende Mittheilung:

Zu dem am 1., 2. und 3. October in Paris stattfindenden **Congress für internationales Seerecht** haben bereits folgende Theilnehmer ihre Anwesenheit in Aussicht gestellt. 1) Deutschland: Dr. Sievoking, Oberlandesgerichtspräsident und Dr. Martin aus Hamburg, Dr. Nebelthan, Secretär der Bremer Handelskammer, Director Ullrich vom Germanischen Lloyd. 2) England: Sir Richard Webster, Sir John Glover für das „Chamber of Shipping“, Mr. Byas für „Lloyds“, ferner die Herren Mac Arthur und Douglas Owen. 3) Frankreich: Die Directoren sämtlicher grossen Rhedereien; ferner die Rechtsanwälte Arthur Desjardin (Paris) und Autran (Marseille), ausserdem Professor Lyon. 4) Vereinigte Staaten: Mr. Choate, amerikanischer Botschafter in Paris, Mr. Bennett aus New-York. 5) Schweden: Herr Günther. 6) Dänemark: Die Herren Hindenburg und Simonson. 7) Belgien: Staatsminister Beernaert, Rechtsanwalt L. Franck und Herr Charles Le Jeune aus Antwerpen. 8) Holland: Senator Leder aus Rotterdam. Die Delegirten für Russland, Italien und Oesterreich sind noch nicht namhaft gemacht worden. Der Congress wird entweder durch den französischen Handels- oder durch den Justizminister eröffnet werden. Die einleitenden Berichte befinden sich im Druck; nach ihrer Fertigstellung werden sie dem Secretär des Comités zugehen.

Die Sitzungen des **Internationalen Congresses** der Handelsmarine in Paris sind bereits beendet. Die Tagespresse meldet kurz die Ergebnisse in den einzelnen Sectionen. Wir verzichten auf deren

Wiedergabe, da in einer der nächsten Nummern eine ausführliche Darlegung der Verhandlungen, unter besonderer Berücksichtigung solcher Fragen stattfinden wird, die verschiedentlich in deutschen Schiffahrtskreisen Gegenstand lebhaften Meinungsaustausches waren.

Der „Evoy Patent-Compass.“

S. Eine Hauptaufgabe, die im Sinne einer sicheren Navigation beständig vom Seemann gelöst werden muss, ist die Bestimmung der Deviation für den jeweiligen Compasskurs. Sind Gestirne sichtbar, so kann durch Vergleichen des gepeilten Azimuths mit der durch Rechnung oder vermittelt Tabellen gefundenen wahren Gestirnspeilung einfach und schnell aus dem Unterschiede Beider unter Berücksichtigung der örtlichen Missweisung die Deviation bestimmt werden. Bei bedecktem Himmel ist dagegen der Navigateur auf seine Deviationstabelle angewiesen, also auf Beobachtungen, die früher, vielleicht unter anderen Verhältnissen, genommen sind. Setzt sich die Ladung aus Bestandtheilen zusammen, die den sonst bekannten Schiffsmagnetismus zu beeinflussen oder zu verändern vermögen, dann wird man der aus früheren Gestirnspeilungen berechneten Deviation mit Recht grosses Misstrauen entgegenbringen und besonders dann bei Annäherung an Land in steter Aufregung und Sorge sein, wenn die Luft unsichtig ist. Dass in solchen Zeitpunkten eine genaue Kenntniss der Deviation von allergrösster Wichtigkeit ist, bedarf kaum noch der Erwähnung.

Nun erfahren wir von dem Capitän eines ausländischen Dampfers, dass der auf zahlreichen englischen, holländischen und amerikanischen Dampfern eingeführte »Evoy Patent-Compass« — auch »Jumper Stay Compass« genannt — den Navigateur thatsächlich in den Stand setzen soll, die Deviation für jeden Kurs zu jeder beliebigen Zeit schnell und zuverlässig bestimmen zu können. Das unsererseits in dieser Angelegenheit kundgegebene Interesse sowie nicht minder der ungeschminkt zum Ausdruck gebrachte Zweifel mit Bezug auf die Zweckmässigkeit der Erfindung, veranlassten den Capitän, der seit längerer Zeit nur noch mit diesem Compass seine Deviation bestimmt, der »Hansa« eine den Patent-Compass behandelnde Broschüre zur Verfügung zu stellen. Dieser Schrift, die über alle wissenswerthen Einzelheiten den erforderlichen Aufschluss gewährt, entnehmen wir nachstehend auszugsweise einzelne Stellen.

Vorweg die Bemerkung, dass der Compass incl. Gehäuse, soll er die gewünschten Dienste als Deviationsbestimmer leisten, frei von dem Einfluss des Schiffsmagnetismus gebracht werden muss.

Dieses geschieht mit Hilfe einer praktischen Vorrichtung am Stag (welches die Masten, zwischen denen die Commandobrücke steht, verbindet) dem sog. »jumper stay« an einer Stelle, vertical zur Commandobrücke. Die Vorrichtung wird oben am Stag durch zwei Klammern gehalten, welche nach unten laufend an einem Rahmen befestigt sind. Mit Letzerem stehen zwei dünne Kupferstage in Verbindung, die auf das Brückendeck führen, wo sie durch je eine Tallreep steif gesetzt und befestigt werden. In einem anderen beweglichen Rahmen, durch dessen hohle Seitenstücke die beiden Kupferdrähte laufen, befindet sich, sachgemäss befestigt, der fertige Compass, welcher entsprechend der Länge der Kupferdrähte auf- und niedergeholt werden kann. Durch eine sinnreiche Erfindung, deren Anfertigung in jetziger Gestalt mehrere missglückte Versuche vorangegangen sind, wird der durch das Arbeiten der Maschine besonders an den Stagen fühlbaren Vibration jede Wirkung auf den Compass genommen, sodass die Rose, wenn der Compass vorgehisst ist, sich in vollkommen ruhiger Lage befindet.

Da der Compass in dieser Aufstellung die missweisende Cursrichtung des Schiffes anzeigt — vorausgesetzt, dass er in jener Höhe unbeeinflusst vom Schiffsmagnetismus ist —, so stellt der Unterschied zwischen dem Course des oberen Compasses und dem des Steuer- bzw. Regelcompasses die Deviation für die zu steuernde Cursrichtung dar. Da infolge seines grossen Abstandes von der Brücke, von dieser aus nicht genau festgestellt werden kann, was das Schiff nach dem oberen Compass in einem gegebenen Moment genau anliegt, ist der Evoy Compass mit einer Vorrichtung versehen, die die Rose zu irgend einem gewünschten Augenblick solange zum Feststehen bringt, bis die Vorrichtung ausser Function gestellt wird. Wünscht man also für einen bestimmten Kurs die Deviation des Steuercompasses zu kennen, so wird, nachdem man sich überzeugt hat, was der Steuercompass anliegt, die Rose des oberen Compasses festgestellt, derselbe an Deck gefiert und die Cursrichtung abgelesen, welche er vorher angab.

Skeptiker werden erwidern: »Die eben geschilderten Vorzüge mögen in der Broschüre angegeben sein, in Wirklichkeit aber werden sie nicht bestehen, anders hätte der Compass längst weiteste Verbreitung auch auf deutschen Schiffen gefunden.« Eine ähnliche Empfindung hatte anfangs — trotz der entgegengesetzten Versicherungen des vorhin erwähnten Capitäns — auch der Schreiber dieser Zeilen, der prospectmässig angepriesenen Erfindungen von vornherein mehr Ab- als Zuneigung entgegen bringt. Jedoch der anfänglich empfangene Eindruck wich bald der Erkenntniss, dass der Evoy Compass ein ganz bedeutendes Hilfsmittel der

praktischen Navigation ist. Diese Anschauung hat sich nicht so sehr durch das einmüthige Lob gebildet, das die hervorragende englische Fachpresse*) unterschiedslos dem »Evoy Compass« ausspricht, sondern vielmehr durch etwa vierzig Anerkennungs-schreiben von namhaften Rhedereien und Schiffsführern. Jene theils vom Erfinder erbetenen, theils freiwillig ausgestellten Gutachten sind ohne jegliche Ausnahme so voll von Lobeserhebungen für den Compass, dass man sich thatsächlich wundert, wenn eine so bahnbrechende Erfindung noch nicht weitere Verbreitung gefunden hat. Wie ein rother Faden zieht sich durch alle gutachtlichen Aeusserungen die Bemerkung: »I will never be without one.«

Es ist noch ausdrücklich zu bemerken, die mit voller Adresse Unterzeichneten (Rhedereien, Inspectoren, Capitäne) sind nicht ausschliesslich Engländer, wir finden auch die Namen dänischer, amerikanischer, französischer und belgischer Schiffe bzw. Schiffsführer.

Die rumänische Schifffahrt.

Von Lewsky.

Die Seeschifffahrt Rumäniens besteht aus zwei Linien, aus einer östlichen und einer westlichen. Im Jahre 1895 hatte die östliche Linie gar keinen Personenverkehr aufzuweisen, während der Waarenverkehr über den Hafen Constanza äusserst gering war. In der folgenden Zeit ist ein Aufschwung des Personenverkehrs zu constatiren, wie dies sich aus der Zunahme der Einnahmen ergibt.

1896	224 310 Lcu.
1897	257 715 „
1898	311 644 „
1899	387 470 „

Die meisten Passagiere waren Ausländer, während die Passagiere III. Classe aus Arbeitern aus Bulgarien und Macedonien bestanden. Die Waaren- und Posteinkünfte für dieselbe Periode setzte sich aus folgenden Ziffern zusammen:

1896	212 692 Lcu.
1897	262 332 „
1898	383 700 „
1899	244 537 „

Die Einnahmen aus der westlichen Linie ergeben sich ausschliesslich aus dem Waarentransport, wobei der Export und Import durch folgende Ziffern ausgedrückt wurden:

	Export	Import
1897	216 856 Lcu	318 829 Lcu
1898	947 287 „	1 189 554 „
1899	982 727 „	133 669 „

*) Unter den angegebenen Fachblättern seien erwähnt: »Shipping Gazette«, »Fairplay«, »Syren & Shipping«, »Shipping World«, »Marine Engineer«, »Admiralty Gazette«, »Scheepvaart«, Rotterdam etc. etc.

Die westliche Schifffahrt ist finanziell besser gesichert, indem sie Getreide nach den Donauhäfen sowie Steinkohle aus Rotterdam befördert. Aus diesem Grunde hat sich denn auch eine regelmässige Schifffahrt zwischen der Donau und Rotterdam eingestellt, so dass die anderen Gesellschaften, wie die Deutsche Levante-Linie, Johnston, Westcott und die belgische Compagnie eine erhebliche Concurrenz erfahren haben.

Im Jahre 1899 beförderten rumänische Schiffe 20 000 Tonnen und nahmen ihren Weg aus Deutschland, Holland und Belgien via Rotterdam. Der Hauptvorteil dieser westlichen Linie besteht darin, dass der directe Verkehr durch rumänische Schiffe von Rotterdam nach Bukarest 22 Tage dauert, während der Weg via Hamburg 26—28 Tage in Anspruch nimmt.

Die Regierung hat für die Schaffung einer rumänischen Schifffahrt bedeutende Opfer gebracht. Ausser den Ausgaben zur Errichtung der Eisenbahnlinie Bukarest-Constanza, der Brücke über die Donau und des Hafens von Constanza gab sie für die Herstellung der Schiffe noch 13 400 000 Lcu aus. Im Budget der Meeresschifffahrt für 1900 wird indessen anstatt der früheren Deficite ein Ueberschuss von 37 000 Lcu vorausgesehen.

Zwei interessante Schriften.

In letzter Nummer ist bereits auf zwei neue Erscheinungen in der nautischen Literatur hingewiesen. Die eine, der »Halbjahresbericht des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine — Hamburg«, die andere eine von Herrn Capitän Gronmeyer herausgegebene Schrift, mit dem Titel: »Eine Aufklärung, gerichtet an die Mitglieder des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine — Hamburg, sowie überhaupt an alle Berufs-Collegen.« Ueber die Letztere mag vorweg ganz kurz bemerkt werden, dass sie in vernichtender Weise Kritik an den Bestrebungen übt, welchen der Vorsitzende Herr Pickhard und der Hamburger Navigationslehrer Herr Pusch, als leitende Personen des Vereins, huldigen. Soweit sich von uns, als Unbetheiligten und Uneingeweihten beurtheilen lässt, wird die Broschüre wahrscheinlich den von ihrem Herausgeber beabsichtigten Zweck erreichen, nämlich die beiden genannten Herren zum Rücktritt von ihrem Posten im Verein veranlassen.

Weil es mit Recht einen Mangel an guter Gesinnung bewiese, wollten wir demnach Wankenden, tödtlich Getroffenen den letzten Stoss geben, soll unterlassen werden, die im letzten Halbjahresbericht theils auf Erfindung, theils auf unlogischer Combination aufgebauten und gegen die »Hansa« gerichteten Angriffe zu widerlegen. Dass es spielend leicht wäre, wird schon deshalb Jeder zugeben, wenn wir mittheilen, dass die am 14. Juni gegen die »Hansa« von der Vereinsleitung geleistete Anzapfung einen völlig anderen Wortlaut hatte, wie er jetzt im Halbjahresbericht angegeben ist. In dieser Veröffentlichung heisst es nur an einer Stelle »Der Artikelschreiber der »Hansa«, dem Autorzeichen nach zu schliessen, ein früherer Seemann etc.« In dem über die Versammlung vom 14. Juni am 16. Juni herausgegebenen officiellen Bulletin — welches vom Vorsitzenden verfasst, an die ganze Tagespresse ging —

wimmelte es aber von ironischen, gegen den »Artikelschreiber« gerichteten Bemerkungen. Da die Vereinsleitung somit im Halbjahresbericht den Mitgliedern als Erklärung für die weiteren Folgen Material aufischt, wie es damals nie bestanden hat, wäre jede Erwiderung nicht nur zeitraubend und dabei zwecklos, sondern sie würde lediglich die Wucht des tödtlichen Stosses verstärken, den Herr Gronmeyer gegen die Vereinsleiter geführt hat.

Wir sehen also im Interesse des V. D. C. u. O. d. H., dessen Gedeihen wir aufrichtig wünschen, davon ab, das Conglomerat unrichtiger, gegen die »Hansa« gerichteter Behauptungen auf ihren Werth zurückzuführen.

Nur eine im Berichte ausgesprochene Unrichtigkeit muss widerlegt werden. Die Leitung des Vereins ist geflissentlich an verschiedenen Stellen des Berichtes bemüht, die »Hansa« zum krassen Rhedereiinteressenblatt zu stempeln. (Wie bei vielen Angelegenheiten, so auch hier, schlagen der Seemannsverband und die Vereinsleitung in dieselbe Kerbe.) Aus welchen Gründen, ist nur allzuleicht einzusehen. Sollte es der Vereinsleitung nämlich gelingen, ihre oft sehr leichtgläubigen Mitglieder von jener Ansicht zu überzeugen, dann kann sie sich in schwierigen Situationen, wenn wir sie abermals wie in No. 25 und 27 festnageln, mit den Worten herausreden: »Aber, meine Herren, Sie wissen doch, dass die »Hansa« krasso Rhedereiinteressen vertritt.« Ist uns nach den vernichtenden Enthüllungen des Herrn Gronmeyer auch jetzt gleichgültig, was die Herren Pickhard und Navigationslehrer Pusch über die »Hansa« denken, so möchten wir doch, dass das Urtheil der noch unbeeinflussten Mitglieder des Vereins gerocht bleibe. Ist es Das aber, dann werden die Herren zugeben, dass die »Hansa« mindestens ebenso häufig für die Interessen der Schiffsofficiere wie für diejenigen der Rheder eingetreten ist.

Es war stets und ist auch heute unser Bestreben, für den deutschen Schiffsofficier — d. h. für alle Besitzer deutscher Steuermanns- und Schiffer-Patente — voll einzutreten, wenn ihm durch Behörden, einerlei welche, Unrecht geschehen, wenn er zur Aufrechterhaltung der Disciplin an Bord ungerichtlich angegriffen und wenn seine sociale Stellung durch den socialistischen Seemannsverband angegriffen war. Und wenn er etwa von seiner Rhederei eine ungerechte Behandlung erfuhr, haben wir dem Gemaassregelten auch den Sprechsaal für eine ruhige und sachgemässe Aussprache zur Verfügung gestellt. Ausserdem haben alle Referate über die Sitzungen des V. D. C. u. O. d. H. meistens unverkürzt Aufnahme gefunden, obgleich diese Bulletins zuweilen mit Beleidigungen gegen Rhedereiinteressenten gespickt waren. Was wir allerdings nicht gethan haben und auch nicht thun werden, ist, uns in private Vertragsverhältnisse zwischen Rheder und Schiffsofficiere einzumischen. Eine Fachzeitschrift, die den Leser auf dem Laufenden über die Hauptvorkommnisse auf nautischem Gebiet halten soll, würde einen nie wieder gutzumachenden Fehler begehen, wollte sie durch Drohartikel die Rheder zu veranlassen suchen, diese oder jene Mode auf ihren Schiffen einzuführen resp. abzuschaffen. Oder sollte sie — wie es vielleicht nach dem Geschmack der Leiter des V. D. C. u. O. d. H. wäre — den Rhedern mit einem Schiffsofficiers-Strike drohen, falls der Forderung des einen oder anderen Schiffsofficiers nicht nachgegeben ist? Und, halten wir Rundschau in der nautischen Literatur anderer Länder, so findet sich kein einziges Blatt, das einen anderen Ton gegen die Rheder einschlägt, wie er in der »Hansa« üblich ist.

Die englischen Fachblätter »Fairplay«, — »Syren and Shipping« — »Shipping World« — »Nautical Magazine« nehmen lebhaft Partei für die englischen Schiffsofficiere, aber entrüstet wurden sie das Ansinnen zurückweisen, wollte man sie als Mittelsperson in Lohnfragen zwischen Rheder und

Schiffsofficier zu gebrauchen wünschen. Dasselbe gilt von »Moniteur Maritime« in Frankreich, »La Rivista« in Oesterreich und »Revista General de Marina« in Spanien.

Ueberhaupt ist, besonders unter Hinweis auf Grossbritannien, zu bemerken, dass, obgleich das Vereinswesen dort viel, viel älter als bei uns ist, es noch keinen Verein gegeben hat, der in ähnlich rigoroser Weise das Interesse der Schiffsofficiere gegen das der Rheder ausspielt, wie es besonders im letzten Halbjahr seitens der Leitung des V. D. C. u. O. d. H. geschehen ist. Die alte und mächtige »Shipmasters Society, London«, die »Scottish Shipmasters and Officers Association«, wie auch andere gleichen Zwecken dienende Vereinigungen betrachten es nicht — wie nach der Schrift des Herrn Gronmeyer der Hamburger Verein — als vornehmstes Ziel stets und ständig die Rhedereien zu bekämpfen. Und wie viel mehr Veranlassung hätten jene Vereine dazu, wenn man berücksichtigt, dass englische Rheder Ausländer zu Schiffsofficiern wegen deren geringerer Gagenansprüche bevorzugen!

Wir möchten dann noch auf eine Stelle des Halbjahresberichtes verweisen. Es heisst da, dass eine in Capitäns- und Schiffsofficierskreisen wohlbekannte, hochangesehene Persönlichkeit den Verein ermuntert habe, auf dem betretenen Wege auszuharren und nicht müde zu werden. Wir glauben, diese hochachtbare Person, welche durch eine derartige Aufmunterung grosses Unheil anrichtet, zu kennen. Aller Wahrscheinlichkeit nach, wird man dem Einfluss dieser für das Verhältniss der Schiffsofficiere zu Rhedern gefährlich wirkenden Person bald nicht mehr die Bedeutung beilegen, wie es anscheinend heute leider noch der Fall ist. Vielleicht trägt schon Herr Gronmeyers Broschüre dazu bei, jenem Herrn das Handwerk zu legen. — — —

Im Uebrigen entnehmen wir dem Halbjahresbericht:*)

Der Verein zählte am 1. Januar 1900 . . .	785 Mitgl.
hiervon ausgetreten im 1. Halbjahr 1900 infolge	
Verbleibens am Lande	7
infolge Vorgehens der H.-A. L.	5
aus verschiedenen anderen Gründen . . .	11
gestorben	8
gestrichen Nichtzahlung der Beiträge halber .	5
ausgeschlossen	6
	42 Mitgl.
	743 Mitgl.
aufgenommen bzw. wiederaufgenommen . . .	108
die Mitgliederzahl betrug also am 1. Juli 1900 .	851 Mitgl.
An Entschädigungsansprüche für die Effecten-	
Versicherung a. G. sind gezahlt worden . .	ℳ 2762,00
Diesen steht folgende Einnahme gegenüber . .	ℳ 4563,50

Zu bemerken ist noch, dass bei dem grossen Brande der Pier des Nordd. Lloyd in Hoboken wahrscheinlich mehrere Mitglieder des Vereins einen Effectenverlust erlitten haben.

Laut Vereinsbeschluss sind alle An- und Abmeldungen, Anzeigen von Veränderungen des Schiffes oder der Wohnung, namentlich aber alle Mittheilungen hinsichtlich der Effectenversicherung, z. B. Abänderung der Höhe der Versicherungssumme, Angabe oder Abänderung der erbberechtigten Person, Angabe oder Abänderung der eigenen Adresse oder der der erbberechtigten Person, schriftlich an den Verein einzusenden.

Das Baarvermögen des Vereins betrug am 1. Jan. ℳ 23407,22 gegen ℳ 1860,78 am 1. Januar d. J.

Und nun noch ein Paar Worte über die von Herrn Capt. Gronmeyer herausgegebene Broschüre, die eine Wirkung verursacht hat, wie sie wohl von keiner Seite vorausgesehen

*) Die gegen die Rheder und besonders gegen die Seemannsgenossenschaft etc. gerichteten, zuweilen masslosen Angriffe wollen wir im Interesse der Vereinsmitglieder nämlich übersehen.

wurde. Ein Umstand, der die Annahme rechtfertigt, dass der Herausgeber mit seinen Worten zahlreichen Personen an der Wasserkante aus dem Herzen gesprochen hat.

Nur, wenn wir annehmen, dass Herr Gronmeyer mit seiner Schrift den Zweck verfolgte, lediglich die Tendenz der Vereinsleitung zu bekämpfen, nicht aber dem Verein selbst Schaden zu bringen, ist der gewünschte Erfolg zu erwarten. Nun, mehrere Stellen der Broschüre geben ein Recht zu der Annahme, dass der Herausgeber der Schrift auch ein aufrichtiger Freund des Vereins ist und dass er seine selbst gestellte Aufgabe nur dann als gelöst betrachtet, wenn die Vereinsleitung in Zukunft von Motiven geleitet wird, die der Anschauung entsprechen, wie sie deutsche Schiffsofficiere aller Grade im Interesse ihrer Standes- und Berufslehre vertreten sollen und müssen.

Und wenn Das erreicht werden sollte, dann sind wir umso mehr hoch erfreut, weil unsere Artikel in No. 25 und 27 der »Hansa«, die sich mit dem Verein beschäftigten, lediglich bezweckten, die Vereinsleitung zum Nachdenken darüber zu veranlassen, ob der Kurs, den sie steuert, auch der richtige ist.

Die mit Rücksicht auf die Gronmeyer'sche Broschüre gemachten, obestehenden Bemerkungen sind unter dem Eindruck erfolgt, welchen die Schrift auf jeden Unbetheiligten auszuüben im Stande war und ist. Dass unsere Ansicht nicht allein stehend war, sondern von allen möglichen, kaum erwarteten Seiten getheilt wurde, geht daraus hervor, dass einige Tage nach Erscheinen der kleinen Schrift an der Hamburger Börse und an der Wasserkante eigentlich nur eine Meinung ausgesprochen wurde, und die lautete: »Die Broschüre ist mir aus der Seele gesprochen. Endlich, endlich hat sich Jemand gefunden, der den Muth hat, Das öffentlich zu sagen, was in Privatgesprächen längst als anerkannte Thatsache galt.«

Angesichts dieses Umstandes sind wir auf das Höchste erstaunt, über eine am 11. August abgehaltene Sitzung des V. D. C. u. O. d. H. eines der bekannten officiellen Bulletins zu erhalten, aus dem Jeder herauslesen kann, dass sich die Gronmeyer'sche Schrift von Anfang bis zum Ende aus Unrichtigkeiten zusammensetzen soll. Nun, der Herausgeber wird ja zu antworten wissen.

Collision des Dampfers „Sao Paulo“ mit einem Oberländerkahn im Hamburger Hafen.

Das Landgericht hat am 31. Juli 1900 in Sachen der D.-Ges. vereiniger Elbe- und Saale-Schiffer als Klägerin gegen die Hamburg-Südamerikanische D.-Ges. als Beklagte für Recht erkannt, dass die Klägerin mit erhobener Klage unter Verurtheilung in die Kosten abzuweisen ist.

Der Thatbestand ist folgender:

In der Nacht vom 27. zum 28. Juli 1899 ist der der Klägerin gehörige eiserne Kahn No. 47/3675, welcher an der Steuerbordseite des an der nördlichen Duc d'Alben-Reihe des Baakenhafens vertäuten Steamers »Phoenicia« lag, von dem aufkommenden beklagtischen Dampfer »Sao Paulo«, der sich von dem Schlepper »Johanna« in den Baakenhafen hineinbegab, angerannt und beschädigt worden.

Beklagte macht für den Schaden nebst Kosten im Gesamtbetrage von M 1020,60 die Klägerin als Rheder des beschädigten Schiffes verantwortlich. Da letztere einen still liegenden Kahn angerannt habe, so müsse sie sich exculpieren. Ein Verschulden sei aber ohne Weiteres schon darin zu finden, dass klägerischer Steamer zur Nachtzeit in einem mit

Schiffen belegten Hafeneinschnitt eingefahren sei. Ferner habe derselbe die Vorsichtsmaassregeln nicht beobachtet, einen Schlepper vorauszuschicken, um festzustellen, ob die Passage für »Sao Paulo« frei sei. Klägerin beantragt deshalb kostenpflichtige Verurtheilung der Beklagten zur Zahlung von M 1020,60 nebst 6% Zinsen seit dem Klagetage.

Beklagte hat kostenpflichtige Klageabweisung beantragt; sie nimmt ein Verschulden ihrerseits in Abrede und bestreitet auch ihre Exculpationspflicht, da die beklagtische Schute gegen § 3 der Hamburger Hafenordnung verstossen habe. Die Situation der hier in Betracht kommenden, im Baakenhafen liegenden Schiffe sei nämlich beim Einlaufen des »Sao Paulo« folgende gewesen: Im Baakenhafen und zwar auf der dem Versmannquai zugewandten Seite habe an der Innenseite der dortigen Duc d'Alben als erstes Schiff ein grösserer Dampfer, Steven elabwärts, vertaut gelegen. Hinter demselben habe die »Phoenicia«, die in Oberländer Kähne löschte, ihren Platz gehabt, während unmittelbar am Versmannquai selbst in einem Abstand von ca. höchstens 90 Fuss von jenen beiden Dampfern der Steamer »Pelotas« verankert gewesen sei. Auf der Steuerbordseite der »Phoenicia« hätten 3 Oberländer Kähne, unter ihnen der klägerische gelegen und zwar nicht etwa längsseite der »Phoenicia«, sondern halb seitwärts nebeneinander in das Fahrwasser hinein, so dass die ohnehin äusserst enge Passage für grössere Schiffe ohne Collisionsgefahr unpassirbar gewesen sei. Hätte im vorliegenden Falle ein Liegen des Kahnes an Längstseite der »Phoenicia« schon gegen § 3 der Hafenordnung verstossen, so sei eine Uebertretung dieses § in der geschilderten Verkehrssperrung umso mehr zu finden. Ueberdies seien die betr. Schiffer — auch der des klägerischen Kahnes — am Abend benachrichtigt worden, dass zwei grosse Dampfer die Stelle passiren müssten und deshalb die Passage frei zu halten sei. Man habe sich jedoch ungeachtet dessen auf dem klägerischen Kahn schlafen gelegt und sich um nichts weiter gekümmert. Endlich seien auch die drei Kähne überhaupt nicht oder jedenfalls nur ungenügend beleuchtet gewesen. Andererseits seien abseits des »Sao Paulo« alle Vorsichtsmaassregeln beobachtet worden. Man habe die Fahrtgeschwindigkeit derart gemässigt, dass man gerade noch Steuer im Schiff behielt, man habe sich eines Lootsen und eines Schleppers bedient, man habe fortwährend Signaltöne gegeben, man habe sich soweit nordwärts gehalten, dass man sogar den »Pelotas« berührt habe; endlich sei, sowie man das Hinderniss bemerkte — was wegen des bei der Einfahrt in den Baakenhafen zu beschreibenden Bogens erst verhältnissmässig spät geschehen konnte — die Maschine auf volle Kraft rückwärts gestellt und der Backbord-Anker fallen gelassen.

Klägerin hat die beklagtischen Ausführungen bestritten und replicirt, ein Verstoss gegen die Hamburger Hafenordnung abseits ihres Kahnes läge nicht vor, da dieser berechtigt gewesen sei, auf Seite der »Phoenicia«, deren Ladung Mais zu übernehmen, und nicht in das Fahrwasser schräg hinein, sondern gestreckt unmittelbar längsseite des Steamers gelegen habe. Wie die beiden anderen Schuten gelegen haben, sei für das Verhältniss der Klägerin zur Beklagten irrelevant. Dem »Sao Paulo« sei vor allen Dingen daraus ein Vorwurf zu machen, dass er sich nur eines und nicht zweier Schlepper bedient habe. Mit Hülfe eines solchen zweiten hätte er im Moment des Sichtens der Kähne sofort stoppen können. —

Klägerischer Kahn sei übrigens beleuchtet gewesen. Schon die Thatsache, dass beklagtischer Steamer, nachdem er die Collisionsgefährlichkeit der engen Passage erkannt, trotzdem versucht habe, hindurch zu fahren, anstatt von vornherein zu stoppen, lasse ihn schuldbar erscheinen.

Beklage bestreite dies. Auf Antrag der Parteien wurde die Verhandlung auf den Grund des Anspruches beschränkt.

Nachdem auf Grund des sodann ergangenen Beweisbeschlusses vom 23. Novbr. 1899 die ersichtlichen Zeugenver-

nehmungen stattgehabt hatten und hierauf auf Grund des Beschlusses das Gutachten eingeholt war, haben Parteien contradictorisch verhandelt. Die Vorträge bewegten sich ausschliesslich in Deductionen auf Grund der Beweisaufnahme.

Gründe. Die Klägerin hat ihrerseits den Nachweis zu erbringen, dass an der stattgehabten Collision die Führung des »Sao Paulo« ein Verschulden treffe. Mit Unrecht erschret Klägerin laut Klageschrift dieses Beweises sich deshalb für überhoben, weil ihr Kahn still gelegen hat, lediglich hieraus ein prima Facie Beweis des Verschuldens des beschädigenden Schiffes zu entnehmen ist, hängt stets davon ab, ob die Lage des Einzelfalles die Vermuthung eines Verschuldens ohne Weiteres rechtfertigt, und dies ist hier ebenso zu verneinen, wie es in dem ähnlich liegenden Falle Scheefisch v. Deutsch-Ost-Afrika-Linie verneint worden ist. Der Unfall ereignete sich bei dunkler Nacht und unter Verhältnissen, wie sie für den »Sao Paulo« kaum schwieriger sein konnten. Gerade die Angaben der klägerischen Schutonenleute im Beisein mit Angaben des Sachverständigen über die in Frage kommenden Dimensionen bezw. Distanzen lassen über die Schwierigkeit der Situation keinen Zweifel. Hiernach lag an der Innenseite der gegenüber dem Versmannquai befindlichen und mit diesem parallel laufenden Duc d'Alben-Reihe zunächst ein grösserer Dampfer längsseite an den Duc d'Alben, hinter demselben lag in derselben Richtung die 15,6 Meter breite »Phoenicia«, an dem Steuerbordbug der Letzteren lag der Kahn des Schiffers Caesar mit dem Steven an und versperrte deshalb erheblich das Fahrwasser, weil er schräge in dasselbe hineinlag, da sich nämlich zwischen seinem hinteren Ende und der »Phoenicia« das vordere Ende eines ebenfalls schräge liegenden anderen Kahnes befand, welcher letzterer mit seinem Steven an der »Phoenicia« und mit seinem hinteren Ende an einem Kahn eines Schiffers Brüning anlag. Dieser letztere, nach dem Gutachten 7,5 m breite Kahn lag längsseite an der »Phoenicia« und längsseite neben diesem lag der 10 m breite klägerische Kahn. Da ferner gegenüber der »Phoenicia« der 13,5 m breite Dampfer »Pelotas« längsseite am Versmannquai lag und die Distanz zwischen der Duc d'Alben-Reihe und dem Versmannquai 60 m beträgt, so war für den ankommenden »Sao Paulo« nur noch 13—14 m Platz, um zwischen den an der »Phoenicia« anliegenden Fahrzeugen und der »Pelotas« durchzufahren. Die Collision hatte ihre Veranlassung darin, dass der »Sao Paulo« zuerst mit dem schräge liegenden Kahn des Schiffers Caesar collidirte, in Folge dessen der letztere losgerissen wurde und auf den hinter ihm liegenden Kahn drückte und denselben lostiss, worauf letzterer wiederum zwischen den Brüning'schen und den klägerischen Kahn gestossen wurde, was zur Folge hatte, dass die Drahtleine, mit welcher der klägerische Kahn vorne an den Brüning'schen Kahn vertäut war, losgerissen wurde und, da er den Hinteranker ausgeworfen hatte und mit einem Tau an einem hinter dem Brüning'schen Kahn liegenden Ewer hinten befestigt war, ausschwoite, sich quer ins Fahrwasser legte und in Folge dessen nunmehr am Backbordbug von dem »Sao Paulo« getroffen wurde. Es ist klar, dass diese Sachlage und dieser Verlauf der Collision durchaus nicht ohne Weiteres die Annahme eines Verschuldens auf Seiten des »Sao Paulo« rechtfertigen kann, es sei denn, dass man mit der Klägerin schon daraus einen Vorwurf herleiten wollte, dass der »Sao Paulo« überhaupt zur Nachtzeit in den Baakenhafen einfuhr, woraus indessen, wie keiner weiteren Darlegung bedarf, an sich keinerlei Vorwurf entnommen werden kann.

Klägerischerseits ist also nachzuweisen, dass und weshalb die Führung des »Sao Paulo« schuldhaft bei der Einfahrt zwischen der beregten Duc d'Alben-Reihe und dem Versmannquai navigirt habe und dass ein etwaiges Verschulden unsäglich für die Collision gewesen sei. Es sind nun die Ausführungen der Klägerin, dass der »Sao Paulo«, wenn er bei dunkler

Nacht in den Baakenhafen einfuhr, einen Schlepper hätte vorausschicken müssen, um festzustellen, ob das Fahrwasser frei sei und dass der »Sao Paulo« anstatt des einen Schleppers »Johanna«, deren zwei hätte haben müssen, nach dem lediglich zu billigen Gutachten unzutreffend und kann sich dabei lediglich fragen, ob erweislich man auf dem »Sao Paulo« bei Anwendung der dazu erforderlichen Vorsicht den Caesar'schen Kahn so rechtzeitig hätte wahrnehmen können, dass sich eine Collision hätte vermeiden lassen, oder ob, als man diesen Kahn wahrnahm, unrichtige Manöver vorgenommen sind und ob durch ein anderweites Manöver sich auch noch in diesem Zeitpunkt eine Collision hätte verhüten lassen. Aber auch in dieser Richtung lässt sich keine Schuld der Führung des »Sao Paulo« nachweisen. Ob überall der Caesar'sche Kahn und die übrigen Kähne ausser dem klägerischen Kahn so genügend beleuchtet gewesen sind, dass man auf dem »Sao Paulo« bereits auf eine grössere Distanz die Kähne hätte wahrnehmen können, ist gänzlich unerwiesen, weil die auf diesen Kähnen befindlichen Leute von keiner Partei vorgeschlagen worden sind. Die von einer Reihe von Zeugen bekundete Thatsache, dass auf der »Phoenicia«, aus welcher in der betreffenden Nacht in die Kähne gelöscht wurde, Reflectoren brannten, ist ohne Bedeutung für die Frage, wann man auf dem »Sao Paulo« die Kähne hätte sichten können, da durch diese Reflectoren nur das Deck beleuchtet wurde, ohne dass die Aussenbords der »Phoenicia« oder gar die Kähne dadurch für von Westen aufkommende »Sao Paulo« beleuchtet bzw. sichtbar gemacht worden wären. Im Uebrigen hat man nach den in dieser Beziehung durchaus glaubwürdigen Angaben des Lootsen und der Besatzung des »Sao Paulo«, erst dann von dem Caesar'schen Kahn und dem hinter ihm liegenden Kahn etwas bemerkt, als man sich etwa nur 2—300 Fuss, gerechnet vom Steven des »Sao Paulo« bis zum Steven des Caesar'schen Kahnes, von dem letzteren entfernt befand. Der Schlepper »Johanna« hat dann sofort Steuerbordruder gegeben, um den »Sao Paulo« nach Backbordruder auszutauen und hat man auf dem »Sao Paulo«, als man sah, dass der Steamer dadurch nicht rasch genug ausgetaut wurde, sofort den Anker ausgeworfen, hat also nichts unversucht gelassen, was möglicher Weise zur Verhütung der Collision noch hätte dienlich sein können. Wenn trotzdem letzteres nicht gelang, so lag das an den damaligen Verhältnissen, und nicht in irgend welchen Verschulden auf Seiten des »Sao Paulo«. Ist somit in keiner Weise dem letzteren ein Verschulden nachzuweisen, so wird damit der Klageanspruch hinfällig. Es möge aber auch darauf hingewiesen werden, dass die Führung des klägerischen Kahnes ein eigenes Verschulden trifft, welches in jedem Fall den Schadensersatzanspruch ausschliessen würde. Mit vollem Recht weist Schween darauf hin, dass der klägerische Kahn keinerlei rechtfertigenden Anlass gehabt hat, entgegen den § 19, Abs. 3 des Hafengesetzes vom Abend des 27. an die ganze Nacht neben dem Brüning'schen Kahn liegen zu bleiben und dadurch das Fahrwasser zu versperren, denn aus dem klägerischen Kahn sollte während der Nacht noch nicht gelöscht werden. Will man aber selbst annehmen, dass das Liegenbleiben des Kahnes etwa deshalb noch kein Verschulden involvirte, weil klägerischerseits ausgeführt wurde, am Abend des 27. kein Schlepper zur Verfügung stand, welcher den Kahn an einen andern Platz hätte bugsiren können, so musste doch, wenn man den Kahn dort lassen wollte, angesichts der gefährdeten Lage jedenfalls für hinreichende Bewachung des Kahnes Sorge getragen werden, damit bei etwa eintretender Gefährdung jederzeit das zur Abwendung von Gefahren Erforderliche veranlasst werden konnte. Hierfür genügte es natürlich nicht, dass sich irgend Jemand auf der Schute befand, sondern die zur Bewachung bestimmte Person musste oben während der Nacht thatsächlich wachend auf Deck sein und in genügender Weise aufpassen. Dass dies

nicht gesehen ist, ergibt die Deposition von H. & E. Bräunling ohne Weiteres, da der eine derselben an Bord lediglich geschlafen hat und erst durch die Collision aufgeweckt ist und der andere jedenfalls zur Zeit der Collision nicht an Deck gewesen sein kann, da er darüber, ob die Laterne auf dem

Kahn zur Zeit der Collision thatsächlich gebrannt haben, aus eigener Wissenschaft nichts erinnert, sondern dies nur als sicher annehmen zu können erklärt. Mithin ist die Klageabweisung gerechtfertigt.

Schiffbau.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Juli 1900).

Größe	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbaner	Name des Schiffes	Classif. Ges.
a. deutsche Werften.						
FD	304×49'8"×29'6"	—	D. D.-Ges. «Hausa», Bremen	Flensburger Schiffbau-Ges.	Löwenberg	G
"	337×44'2"×21'8"	4000 T.Trf.	Neue D.-Comp., Stettin	Neptunwerft, Rostock	St. Petersburg	"
PD	400×53×30'6"	8000	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	Segovia	"
FD	225×36'0"×19'5"	2200	Flensb. D.-Co., Flensburg	Henry Koch, Lübeck	Adelheid	"
PD	365×47×23	5100	Russ. D. u. Hand.-Ges., Odessa	Howaldtwerke, Kiel	Mercur	"
b. englische Werften.						
FD	333×46'5"×23'9"	4750 d.w.	Lambert Bros., London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Agnes	I.
"	360×48×29	6100 d.w.	Hamilton, Fraser & Co., Liverpool	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Inchduna	"
"	360×47'9"×30'2"	—	West-Hartlepool S. N. Co.	Irvine's Shipb. & Dry Dock-Co., W.-H.	Lindenhall	"
"	230×46×23'6"	—	Wm. Badcock, St. Ives	John Plumer & Co., Sunderland	Polarrian	BC
"	331×48×27'	—	Corinthian S. S. Co., Liverpool	L. Thompson & Sons, Sunderland	Cycle	L
"	308×43×23	—	Northern S. S. Co., Newcastle	Short Brothers, Sunderland	Saltwell	"
B	235×39×6	—	Regierung von Queensland	Armstrong, Whitworth & Co., Walk. o.T.	Unbekannt	"
K	—	—	Britische Admiralität	Eine Firma in Birkenhead	Lively	"
FD	280×39×18'2"	—	Stoomvaart Maatschappij jr., Amsterd.	Wm. Gray & Co., West-Hartlepool	Loppersum	B
PD	445×54×38'11"	13000 Dpl.	A. C. de Freitas, Hamburg	J. Priestmann & Co., Sunderland	Pontos	G
FD	480×56'3"×34'10"	10500 d.w.	T. & J. Harrison, Liverpool	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Tactician	BC
"	340×48×28'6"	—	Turner, Brightmann & Co., London	Bartram & Sons, Sunderland	Zoroaster	"
"	353×46'6"×27'4"	—	W. & C. T. Jones, Cardiff	J. Readhead & Sons, South-Shields	Millicent Knight	L
"	—	3660 gr.T.	Rankin, Gilmour & Co., Liverpool	Eine Firma in Sunderland	Yu Shun	BC
"	325×48×24'3"	5200 d.w.	Newman & Dale, London	Ropner & Son, Stockton	Acis	L
"	323×44'6"×23'1"	2550 gr.T.	Southdown S. S. Co., London	Richardson, Duck & Co., Hartlepool	Dallington	"
"	313×43'2"×22'4"	—	Tyne & Blyth S. S. Co., Newcastle	Blyth Shipb. Comp.	Hartburn	"
"	225×34×16'6"	—	Owen & Watkins, Cardiff	W. Harkess & Son, Middlesbrough	Ordovician	BC
c. schottische Werften.						
B	275×47×19	—	Suez-Canal-Comp.	Wm. Simons & Co., Renfrew	La Puissante	B
FD	240×35×19	1440 gr.T.	Houlder Bros. & Co., London	Londonderry Shipb. & Eng. Co.	Unbekannt	L
"	—	300 gr.T.	Amazon S. N. Co.	Eine Firma in Renfrew	Antonio Limos	B
PD	360×45×29	—	British & Burmese N. C.	Wm. Denny & Brothers, Dumbarton	Pegu	BC
"	405×52×31	—	Lampert & Holt, Liverpool	David & Wm. Henderson & Co., Patrick	Rosetti	"
FD	362×47×27'6"	3500 gr.T.	R. P. Houston & Co., Liverpool	A. M'Millan & Son, Dumbarton	Hellenes	L
"	—	—	J. F. Frew & Co., Glasgow	J. M'Arthur & Co., Paisley	Abbotsford	"
Y	230×29'6"×18'6"	—	B. M'Calmont, London	Ramage & Fergusson, Leith	Banshee	"
PD	—	—	Amazon S. N. Co.	Murdoch & Murray, P.-Glasgow	Baturite	B
Y	220×27'6"×15	—	Erzh. Carl Stephan v. Oesterreich	Hawthorn & Co., Leith	Waturus	"
FD	330×45'6"×36'6"	3500 gr.T.	Eine Firma in Fiume	W. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Borneo	B

Ausserdem b) 1 Bagger, 5 Fischerfahrzeuge, 5 Schleppdampfer; c) 1 Yacht, 3 Schlepper.

Anmerkungen. PD bedeutet Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, FeD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, LY Lootsen-Yacht, DY Dampf-Yacht, SD Schleppdampfer, DB Dampfboote. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Loyd, BC British Corporation.

Stapellauf. Auf der Werft der Actiengesellschaft »Weser« ist am 10. August der für die deutsche Marine neu erbaute kleine Kreuzer »D«, der in der Taufe den Namen »Ariadne« erhielt, glücklich vom Stapel gelaufen. Der neue Kreuzer hat folgende Hauptdimensionen: Länge etwa 100 m, grösste Breite 11,8 m, Tiefe etwa 7 m, Tiefgang etwa 4,85 m. Der Schiffskörper besteht ganz aus deutschem Stahl mit Längs- und Querspanten. Der Vorsteven zeigt eine weit vorspringende Ramme und ist, wie der Hintersteven und das Ruder vollständig aus Gussstahl. Zum Schutze der Maschinen- und Kesselanlage, des Steuermechanismus, der Munitionsräume usw. erstreckt sich etwa in Höhe der Wasserlinie ein nach beiden Seiten schräg abfallendes Panzerdeck, das über das ganze Schiff reicht. Auf demselben steht an der Bordwand ein Kofferdamm, der mit einer Masse gefüllt ist, welche Schussöffnungen selbstthätig gegen eindringendes Wasser wieder verschliesst. Die mitschiffs über dem Panzerdeck liegenden Kohlentanker bilden später mit ihrem Inhalt einen weiteren Schutz der vitalen Theile. Die Maschinenanlage sowie die sonstigen

maschinellen Einrichtungen des Kreuzers bestehen aus zwei dreifachen Expansionsmaschinen, welche die beiden dreiflügeligen bronzenen Schiffschrauben treiben, zusammen etwa 8000 Pferdestärken indiciren und hiermit dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 22—23 Knoten erteilen. Zur Dampferzeugung werden in zwei wasserdicht von einander getrennten Räumen neun Wasserrohrkessel aufgestellt, die mit 15 Atmosphären Ueberdruck und künstlichem Zuge arbeiten. Ausser diesen zwei Hauptmaschinen wird der Kreuzer mit noch 36 weiteren Hilfsmaschinen mit zusammen 58 Dampfeyllindern ausgerüstet. Drei Dynamomaschinen dienen zur electrischen Beleuchtung sämtlicher Räume, zum Betriebe der Scheinwerfer, Signalapparate und endlich zum Betriebe der den verschiedensten Zwecken dienenden Electromotoren. Diese besorgen u. a. das Heben der Munition, der Kohlen, der Boote und die Ventilation der verschiedenen Schiffsräume. Bemerkenswerth ist, dass auch bei diesem Schiff die Verwendung von Holz fast ganz vermieden ist und nur an solchen Theilen zur Anwendung kam, die im Nothfalle leicht von Bord entfernt werden können.

Das Schiff erhält acht Boote, darunter ein Dampfboot, sowie zwei leichte stählerne Pahlmasten zu Signalzwecken mit Signalrahen und Gaffeln. Die Armirung besteht aus zehn Stück 10,5 cm-, vierzehn Stück 3,7 cm-Schnellfeuergeschützen und vier Stück 8 mm-Maschinengewehren, sowie aus zwei Breitseiten-Unterwasser-Torpedoansstossrohren. Die Besatzung wird etwa 250 Mann betragen.

Stapellauf. Am 11. August fand auf der Neptunwerft, Rostock, der Stapellauf eines für die Firma F. C. Horn in Schleswig erbauten Stahlfrachtdampfers, Baunummer 193, statt. Bei der Taufe erhielt das Schiff den Namen »Hilda Horn«. Das Schiff, das eine Ladefähigkeit von 2200 Tons einschliesslich Bunker aufweist, ist aus bestem englischem Stahl nach den Regeln des Germanischen Lloyd (Classe 100. A. 1. L. E.) in den Dimensionen von 244×36×17,19 erbaut. Ausgerüstet wird der Dampfer mit einer Triple-Compound-Maschine von 600 HP. mit Cylindern von 455, 775 und 1220 mm bei 840 mm Hub. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf 9 Knoten berechnet. Wie aus der Classe hervorgeht, hat der Dampfer Eisverstärkung, sowie Doppelboden für Wasserballast erhalten. Mit der Führung des Schiffes, das für Nord- und Ostsee, Mittelmeer- und transatlantische Fahrt bestimmt ist, ist Capitän Bartelt beauftragt. Die Ablieferung erfolgt Mitte September.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Am Donnerstag, den 20. September beginnt an der Navigationsschule zu Rostock eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen nimmt der Director, Herr Dr. Soeken entgegen.

Die 8 neuerdings gecharterten Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd gehen vom 30. August bis 5. September nach China ab und befördern ausser Materialtransporten auch Truppen. Die Regierung hat beschlossen, die deutschen Streitkräfte in China abermals um ca. 7000 Mann zu verstärken. Die Einschiffung der Truppen wird wiederum in Bremerhaven stattfinden; die technische Organisation wird dieselbe sein, wie bei den früheren Transporten. Es handelt sich um folgende Dampfer: vom Norddeutschen Lloyd die »Crefeld«, »Darmstadt«, »Hannover« und »Roland«, von der Hamburg-Amerika-Linie die Dampfer »Andalusia«, »Arkadia«, »Palatia« und »Valdivia«.

Das deutsche Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten in Hamburg. Am 1. October d. J. soll in Hamburg ein neues wissenschaftliches Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten ins Leben treten. Die Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amtes hatte anfänglich ein derartiges Institut in Berlin begründen wollen. In der Einsicht jedoch, dass in Berlin das dafür geeignete Krankmaterial fehlen würde, wurde dieser Plan dahin geändert, dass die Colonialverwaltung die in gleicher Richtung gehenden gleichzeitigen Pläne des Hamburger Staats unterstützte und sich an dessen neubegründetem Institut vertraglich eine Mitwirkung und Betheiligung sicherte. Der Hamburger Staat erweitert das Seemanns-Krankenhaus und wandelt es in eine Heilanstalt für innerlich erkrankte Seeleute und Tropenkranken um, während die jetzigen Patienten des Seemanns-Krankenhauses, die durch Unfälle im Hafen Verletzten, dem besonderen Hafen-Krankenhaus überwiesen werden. Das See-

manns-Krankenhaus wird nunmehr der Leitung des Hafenarztes unterstellt, ein wissenschaftliches Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten mit wissenschaftlich gebildetem Personal damit verbunden, beide Anstalten werden dem Hamburger Medicinal-Collegium untergeordnet. Wenn so das Seemanns-Krankenhaus zu einer Stätte ausgebildet worden soll, in der die Besonderheiten der Krankheiten der Seeleute nicht nur beobachtet und behandelt, sondern auch mit einander verglichen, gesammelt und zur Weiterbildung der Schiffshygiene benutzt werden, so ergaben sich daraus in unmittelbarer Folge zwei wichtige Aufgaben: zunächst die Vorbildung von Schiffärzten der Handelsmarine für ihren Beruf, sodann die Förderung der Kenntniss und der Erforschung der Tropenkrankheiten. Hamburg hat einen sehr grossen Verkehr mit den Tropen, und unter den krank hier ankommenden Seeleuten bilden die mit tropischen Krankheiten behafteten eine Anzahl und Auswahl, wie sie kaum in einem anderen Hafen des europäischen Festlandes und sicher nirgends in Deutschland reichhaltiger zu finden ist. Zum Studium dieser Krankheiten und auch zur Vorbildung von Aerzten für unsere tropischen Colonien und Handelsniederlassungen giebt es in Deutschland keinen geeigneteren Platz als Hamburg. Die deutsche Colonial-Verwaltung hat sich vertraglich die Möglichkeit gesichert, für die Vorbildung ihrer Tropenärzte und die gutachtliche Beurtheilung hygienischer Fragen in unseren Colonien sich an dem Institut in geeigneter Weise betheiligen zu können. Sie wirkt bei der Aufstellung der Beamten mit und hat sich eine Reihe von Arbeitsstichen und Krankenbetten aushedungen, über die sie von sich an disponiren kann. (A.M.C.)

H. B. Wohlfahrtsanrichtungen und neuer Hafen für die Schnelldampfer der Hamburg-Amerika Linie in Cuxhaven. Im Juni d. J. hat ein Vertrag zwischen dem Hamburger Staat und der Hamburg-Amerika Linie die Zustimmung der Bürgerschaft gefunden, dem zufolge im tiefen Hafen von Cuxhaven grosse Anlagen für den Schnelldampferverkehr der Hamburg-Amerika Linie hergestellt werden. Die Hamburg-Amerika Linie hat schon seit Jahren die Verlegung eines Theils ihres Betriebes nach Cuxhaven als nothwendig erkannt, da die ungenügende Tiefe der Unterelbe für die ungeheuren Dimensionen ihrer Schnelldampfer immer grössere Schwierigkeiten ergab. Sie hat in Cuxhaven einen ganzen Stadttheil mit eigenen Beamten- und Arbeiterwohnungen zu besetzen unternommen. Um den Beamten und dem Personal der Schnelldampfer in sanitärer und wirthschaftlicher Beziehung günstige Lebensbedingungen zu schaffen, ist von der Gesellschaft in gesunder Lage, etwa 15 Minuten vom neuen Hafen entfernt, ein umfangreiches Terrain erworben, auf dem ein ausschliesslich für die Angestellten der Gesellschaft bestimmter Stadttheil mit Strassenanlagen, Canalisirung und Wasserversorgung, nach dem Muster der Krupp'schen Wohnungen in Essen, errichtet wird. Es ist dabei Rücksicht darauf genommen, thunlichst jedem Angestellten ein ganzes, je nach seinen Bedürfnissen grösseres oder kleineres Haus mit Gartenland zu verschaffen. Aus der ganzen Anlage, die sich auf den Werth von 1½ Millionen belaufen dürfte, soll nur ein mässiger Zins erzielt werden. Die Häuser werden grösstentheils im Villenstil aufgeführt. Vorläufig ist in Aussicht genommen, für die Capitäne, Officiere und Maschinisten der Schnelldampfer, sowie für Beamte etwa 100 Häuser aufzuführen, und wenn diese fertig, etwa 400 weitere für Arbeiter, Mannschaften usw. Der Hamburgische Staat wird in den von ihm erbauten Hafenanlagen für den Betrag von annähernd 1½ Mill. Mark die für die Hamburg-Amerika Linie nothwendigen Bauten und Bahnanlagen herstellen. Betrieb und Unterhaltung der Bahnanschlüsse übernimmt die Eisenbahn-Direction Altona. Die für den Lösch- und Ladebetrieb, die Passagierabfertigung und sonstige Zwecke erforderlichen Bauten und Anlagen um-

fassen die Geleis- und Krahuanlagen, die Empfangsgebäude für die Cajütspassagiere und Zwischendecker nebst der anstossenden Halle für die Zollabfertigung, den Güterschuppen, die Reparaturwerkstatt und das Maschinengebäude. Für den 16756 Quadratmeter grossen Platz und die Anlagen darauf wird die Hamburg-Amerika Linie eine Pachtsumme von jährlich 112700 Mark zahlen. Ihr Pachtvertrag läuft auf 25 Jahre. Den Betrieb der gesamten electrischen Anlage im Hafen übernimmt die Hamburg-Amerika Linie mit der Verpflichtung, dem Staate bis zu einem Drittel des erzeugten electrischen Stroms zum Selbstkostenpreise abzugeben.

Der moderne englische Panzerkreuzer »Europa« hat nicht weniger als 86 Tage gebraucht, um von England nach Australien zu gelangen. Diese für moderne Verhältnisse schier unglaublich lange Reisedauer ist dem Umstande zuzuschreiben, dass das Schiff mit **Wasserrohrkesseln**, Typ **Belleville**, ausgerüstet ist, die in Bezug auf Kohlenverbrauch höchst unökonomisch sind und bereits zu lebhaften Klagen innerhalb der englischen Marinekreise Veranlassung gegeben haben. Die Kosten der für die Ueberfahrt der »Europa« benötigten Kohlen belaufen sich auf ca. 160 000 *£*., von englischen Kohlen wurden täglich 200 ts verbraucht, von australischen sogar 250 ts. 30 Tage wurden allein auf das Uebernehmen von Kohlen verwendet. Trotz des hohen Kohlenfassungsvermögens des Schiffes (ca. 2000 ts) musste auf der Ueberfahrt von Colombo nach Westaustralien im Hafen von Batavia zum Kohlennehmen angelaufen werden.

In den Kreisen der betheiligten österreichischen Ministerien finden gegenwärtig Beratungen statt, welche die Sicherung der Fahrten des **Oesterreichischen Lloyd nach Calcutta** für die nächste Saison bezwecken. Es ist beabsichtigt, dem Lloyd zu diesem Behufe eine entsprechende staatliche Beihilfe zuzuwenden, welcher aller Wahrscheinlichkeit nach in dem Ersatze der Suezcanalgebühren für den Transport österreichischer Waaren bestehen wird. Die diesbezüglichen Verhandlungen sind formell noch nicht abgeschlossen. Es dürfte jedoch voraussichtlich in kurzer Zeit zu einer Vereinbarung in der angedeuteten Richtung kommen. Ferner werden demnächst Beratungen zwischen den Vertretern der Regierung und des Lloyd eingeleitet werden, um die Etablierung einer regelmässigen Dampferverbindung des Lloyd nach Ost- und Südafrika zu ermöglichen. Das Ergebniss der Probefahrt wird zweifellos von Bedeutung für die diesbezüglichen weiteren Verhandlungen sein.

Ankauf von Dampfern für Russland. Für Russland sind, da die Charterung passender Transportdampfer, wie es scheint, Schwierigkeiten verursacht, verschiedene alte Passagierdampfer angekauft worden, so die 1882 erbaute »Cephalonia« der Cunard-Linie, die 1881 erbaute »Werkendam« der Holland-Amerika-Linie. Auch ein neuer Doppelschraubendampfer »Potosi« ist von seinen englischen Eigenthümern nach Russland verkauft worden, und die englischen Dampfer »Sicilian« und »Johannesburg« sollen gleichfalls für russische Transportzwecke demnächst nach Odessa abgeben. Soeben wird auch noch der Verkauf des grossen flachgehenden Raddampfers »Carrick Castle« nach Russland bekannt. Vermuthlich soll der Dampfer für Landungszwecke dienen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Reval wurde im Jahre 1899 durch 2134 eingehende Schiffe von 564839 Reg.-Tons und durch 2134 ausgehende von 660752 Reg.-Tons vermittelt.

Hiervon kamen 1648 Schiffe von 245636 Reg.-Tons aus russischen und 486 Schiffe von 319203 Reg.-Tons aus fremden Häfen. Aus deutschen Häfen kamen 190 Schiffe von 99116 Reg.-Tons oder 39,1 % der Gesamtzahl der aus dem Auslande eingegangenen Schiffe.

(Nach einem Berichte des Kaiserl. Consuls in Reval.)

Kleine Mittheilungen.

Eine ehrenvolle Anerkennung für Hülfeleistung bei der **New-Yorker Brandcatastrophe** ist den Besatzungen der Hamburger Dampfer »Phoenicia« und »Kaiser Friedrich« zu Theil geworden. Dem Capitän Fröhlich wurde von der Direction der Hamburg-Amerika-Linie im Auftrage des Norddeutschen Lloyd mit einem Begleitschreiben ein sehr werthvoller goldener Taschen-Chronometer überreicht. Die Uhr trägt die eingravierte Widmung: »Herrn Capitän Fröhlich, in Dankbarkeit der Norddeutsche Lloyd.« Ausserdem hat der Norddeutsche Lloyd für die bei dem Rettungswerk thätig gewesenen Mannschaften der beiden erwähnten Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie eine namhafte Geldsumme zur Vertheilung überwiesen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Auf der Tagesordnung stand die Discussion über die gegen die Vereinsleitung gerichtete Broschüre des Herrn Capitän Gronmeyer. Nachdem zunächst der Beschluss des Verwaltungsrathes, an Land bei Rhedereien angestellte Mitglieder von dieser Versammlung auszuschliessen, aufgehoben war, wurde ein Antwortschreiben des Herrn Capt. Gronmeyer, auf die Einladung, zu der heutigen Versammlung zu erscheinen, verlesen, in welchem derselbe mittheilt, dass er zu der Versammlung nicht erscheinen werde, da er doch nur das wiederholen könne, was in der Broschüre enthalten sei, die er sich reiflich überlegt habe; er bäte deshalb, in eine vorurtheilsfreie Prüfung derselben eintreten zu wollen. Nachdem die Broschüre zunächst verlesen war, wurde an Hand der im Vereine geführten Mitgliederverzeichnisse und sonstigen statistischen Materials, der Protocolle, sowie auf Grund von in der Versammlung abgegebenen Erklärungen von Mitgliedern festgestellt, dass fast jeder Absatz der Broschüre nicht etwa nur Entstellungen und Verdrehungen von Thatsachen, sondern absolute Unrichtigkeiten enthält. Namontlich waren die Erklärungen eines Collegen des Herrn Capt. Gronmeyer, welchem der Letztere seine Pläne mitgetheilt hatte, geeignet, Befremden und Entrüstung gegen die Handlungsweise des Vorfassers der Broschüre hervorzurufen. Da das gegen die Broschüre vorgebrachte Material ein durchaus klares und einwandfreies war, so fand eine Discussion fast überhaupt nicht statt. Die Anregung eines Mitgliedes, vom Verein aus gerichtlich vorzugehen, wurde nicht weiter erörtert, nachdem der Vorsitzende Herr Pickhard und Herr Navigationslehrer Pusch erklärt hatten, dass von ihnen bereits dem Rechtsbeistande des Verein Auftrag gegeben sei, Strafantrag wegen Beleidigung gegen Capt. Gronmeyer zu stellen und weiter zu verfolgen. Auf Antrag des Vorsitzenden und Cassirers, der durch den Verwaltungsrath unterstützt wurde, beschloss die Versammlung, dass der Verwaltungsrath unverzüglich eine ausserordentliche Cassenrevision unter Hinzuziehung eines Sachverständigen abhalten solle, um auch den in der Broschüre enthaltenen Verdächtigungen begegnen zu können. Im übrigen beschloss die Versammlung, das Ergebniss der gerichtlichen Verhandlung und der Bücherrevision abzuwarten.

Im Gegensatz zu der Behauptung in der Broschüre, dass immer nur Klagen und Beschwerden gegen Rhedereien vorgebracht wurden, wurde festgestellt, dass sich Mitglieder auch durchaus anerkennend über ihre Stellung ausgesprochen hätten, was auch von zwei in dieser Versammlung erschienenen Herren geschehen ist; dass aber der Verein die Vertretung mangelhaft begründeter Beschwerden grundsätzlich abgelehnt hat, ist von dem »Aufklärenden« zu erwähnen unterlassen worden.

Büchersaal.

Befrachtungsclausuler og Havarier von Johs. Jantzen, Director der »Nordisk Skibsførerforening«, Verlegt von der Gesellschaft. Christiania 1900.

Die »Nordisk-Skibsførerforening«, welche zur Zeit eine Flotte von Dampfern und Seglern mit einer Gesamtgrösse von 1 030 000 Tons repräsentiert, hat die Bestrebungen, die Interessen der Schiffsrheder und Capitäne der scandinavischen Reiche zu wahren und zu fördern. Zu den Mitteln, diesen Zweck zu erreichen, hat man nach den Statuten der Gesellschaft besonders gerechnet: schädlichen Chartepartie-Clauseln entgegenzuarbeiten und solche aufzuheben, schädigende Abrechnungs- und sonstige Usancen aus der Welt zu schaffen und ferner feste Normen für Chartepartien, Connossemente etc. zu schaffen. Diesem Bestreben angepasst hat sich Herr Jantzen im ersten Abschnitt, während sich im zweiten Theil für Schiffsführer Aufklärungen, Winke und Rathschläge finden, die ihnen in ihrem gefahrvollen Beruf nicht selten von grossem Nutzen sein werden. Als Zugabe zu dem eigentlichen Inhalt des neuen Werkes ist noch ein Anhang angefügt, der Folgendes enthält: »York und Antwerpener Regeln 1890«; »die Internationalen Seewege-Regeln« oder »das Internationale Strassenrecht auf See«; »Kohlenminen-Garantien«; »die Londoner Konferenz-Regeln für Befrachtungen, 1893«; »Connossements-formulare« und schliesslich »Chartepartieformulare«. Aus den angeführten Gegenständen geht hervor, dass das Buch für den Schiffsführer viele wissenswerthen Daten enthält und deshalb auch solchen deutschen Seeleuten zu empfehlen ist, die der norwegischen Sprache mächtig sind.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.*)

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 3. August 1900.

Der Frachtenmarkt hat in letzter Zeit im Allgemeinen eine steigende Tendenz bewahrt, obgleich die Raumnachfrage in einigen Branchen, besonders Getreide, weit davon entfernt ist, lebhaft zu sein. Während 4 s 3 d nach Cork f. O. für prompte Dampfer gesichert werden konnten, documentiren die Verschiffer für weitere solche Räume zu Raten über 4 s Gleichgültigkeit. Für Holz- und Stückgutladung vom Golf steigen die Raten, eine Tendenz, welche besonders scharf durch die ausgezeichneten Raten von Zeitbooten hervortritt. Während an prompten Booten fortgesetzt Mangel herrscht, wächst die Zahl verfügbarer Boote für »full business«. Da gegenwärtig mit Bezug auf die letzterwähnte Räumtegattung die Ansichten der Rheder mit denen der Vercharterer aus südlichen Häfen nicht ganz übereinstimmen, sind Abschlüsse in Baumwolle vom Atlantik nicht überaus zahlreich. — Der Mangel an Segelschiffsräume ist beispiellos und die Aussichten auf eine Aenderung zur Besserung sind nicht gross. Unter diesen Umständen haben wir nur zu erwähnen, dass die Raten sehr fest bei aufsteigender Tendenz bleiben.

*) Leider waren wir Wochen lang nicht in der Lage, den Bericht zum Abdruck bringen zu können. Der Grund war verspätete Zustellung.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 ¹ / ₂ d	15/	10/	12,6
London,	4d	20/	13,9	15/
Glasgow,	3 ¹ / ₂ d	20/	12,6	15/
Bristol	4 ¹ / ₂ d	22,6	12,6	15/
Hull	4 ¹ / ₂ d	20/	12,6	15/
Leith	4 ¹ / ₂ d	20/	13,9	17,6
Newcastle	4 ¹ / ₂ d	22,6	15/	15/
Hamburg	65 s	24c.	18 cents.	30 m
Rotterdam	9 ¹ / ₂ c.	25 cts.	16 cts.	12c.
Amsterdam	9 ¹ / ₂ c.	25 cts.	16 cts.	12c.
Kopenhagen	4/	25/	17,6	20
Bordeaux	3/6	32 ¹ / ₂ cts.	25c.	5 8
Antwerpen	3 ¹ / ₂ d	21,3	12,6	15/
Bremen	65 s	24c.	18c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17,6	20 a 25

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 30 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 30 c. — Bremen 35 c. — Marseille 30 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/3	4/3	3/6	3/6
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2,9a 3,6	....
			Hongkong.	Java. Calcutta. Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	24 ¹ / ₂ a 25c.	24c.	16c.	25a 26c.

Schlichting-Stiftung.

Auf Grund der Satzungen der Schlichting-Stiftung wird die untenstehende Preisaufgabe ausgeschrieben. Zur Bewerbung ist jeder deutsche Reichsangehörige berechtigt.

Der Text der Aufgabe soll über den Raum eines Druckbogens der »Zeitschrift für Binnenschifffahrt« nicht hinausgehen. Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 1. October 1901 portofrei an uns zu erfolgen. Jede Arbeit ist mit einem Kennspruch zu versehen, und es ist ein verschlossener Umschlag, der äusserlich denselben Kennspruch trägt und in dem der Name und die Adresse des Verfassers angegeben sind, beizufügen.

Preisrichter sind die Herren: Professor Arnold-Hannover, Professor Dr. van der Borcht-Aachen, Professor Bubendey-Berlin, Geheimer Baurath Germelmann-Berlin, Stadtbaurath Krause-Berlin.

Demjenigen Bewerber, der nach dem Urtheile der Preisrichter die gestellte Aufgabe am besten löst, wird ein Ehrenpreis von 1000 M. zuerkannt. Die preisgekrönte Arbeit geht in das Eigenthum des Central-Vereins über und wird in der »Zeitschrift für Binnenschifffahrt« veröffentlicht.

Der Vorstand.

Preisaufgabe für 1900.

Welche Grösse und welche Bauart ist mit Rücksicht auf die zweckmässigste Bewältigung des Güterverkehrs den Schiffen zu geben, die auf dem in Aussicht genommenen Grossschiffahrtswege die Verbindung zwischen Berlin und Stettin zu unterhalten haben?

In der durch Zeichnungen zu erläuternden Beschreibung sollen neben dem Zugwiderstande alle in Betracht kommenden wirtschaftlichen Gesichtspunkte, insbesondere die Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten des Schiffes, die Betriebskosten und die durchschnittliche Jahresleistung berücksichtigt werden.

Für die Abmessungen der Canalstrecke sollen die im Jahrgang 1899, Heft 5 der »Zeitschrift für Binnenschifffahrt« auf Seite 81 — welches auf Wunsch kostenfrei übersandt wird — und auf der beigefügten Tafel mitgetheilten Angaben massgebend sein. Bezüglich der unteren Oder ist anzunehmen, dass jederzeit eine Fahrwassertiefe von 1,80 m vorhanden ist.

Das Curatorium.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 60 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 34.

Hamburg, den 25. August.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Seemannsordnung in der Reichstagscommission. — Die Wasserstrassen Russlands. — Seemannsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Wiederum hat der unerbittliche Tod aus der Corona Hamburger Rheder einen Stein gewaltsam herausgerissen. Vor kaum drei Wochen beklagten wir das Hinscheiden eines Mannes, dem ein langes Leben hindurch Gelegenheit gegeben war, seine ausgezeichneten Eigenschaften vollauf zu bewähren, heute stehen wir trauernd an der Bahre eines Mitbürgers, dem es leider nicht beschieden sein sollte, uns den reichen Born seiner Kenntnisse und Erfahrungen bis zur Neige geniessen zu lassen. Herr **Carl Ferd. Laiesz**, Mittheilhaber der Weltfirma F. Laiesz, ist am 22. August nach längerem, heimtückischen Leiden im Alter von 47 Jahren gestorben. Am 10. August 1853 geboren, trat er nach Vollendung seiner kaufmännischen Lehrzeit und nach mehrjährigem Aufenthalt in London eine Weltreise an. Von dieser 1877 zurückgekehrt, leistete er als geschäftsführendes Verwaltungsmitglied der Dampfschiffsrhederei »Hansa« hervorragende Dienste. Nach Liquidation dieser Gesellschaft widmete Herr Laiesz besondere Aufmerksamkeit der Seeberufsgenossenschaft, deren Vorsitzender er bis ans Lebensende geblieben ist. Auch der Hamburger Handelskammer hat er als Präsident Jahre lang vorgestanden, ebenso dem Aufsichtsrath der Deutsch-Australischen D.-G. Als hervorragendes Mitglied des »Naval Architects« und »Lloyd« in London, ist er dort wie in der Heimath bekannt. Auch seine verdienstvolle Thätigkeit als Mitglied der Association für die Vereinheitlichung des See-

rechts bedarf der Erwähnung. Das Hinscheiden dieses Mannes bedeutet für die ganze deutsche Seeschifffahrt einen schwer zu überwindenden Verlust. Ausgezeichnet durch hervorragende Geistesgaben und durch eisernen, unermüdlichen Fleiss, die er verbunden mit vorurtheilsfreier Anschauung jeder Zeit aufopferungsbereit in den Dienst der Allgemeinheit gestellt hat, so steht er vor unseren Augen, so lebt er in unserer Erinnerung. Ein Mann und ein Character. Was Herr Laiesz als Rheder für das deutsche Seewesen und was er als langjähriger Leiter der Seeberufsgenossenschaft für den deutschen Seemann gewesen ist, wird in den betheiligten Kreisen unvergessen bleiben. Die Wittwen- und Waisencasse der Seeleute, nämlich auch solchen Hinterbliebenen von Seeleuten Lebensrenten zu erteilen, deren Ernährer durch klimatische Krankheiten dahingerafft sind, war das ureigene Werk, das geistige Eigenthum des Verstorbenen. Wie manchem Wunsch aus seemännischen Kreisen ist damit entsprochen worden. Aber der junge Laiesz — wie er allgemein genannt wurde — war ein aufrichtiger Freund des Seemannes und die Lücke welche sein Tod nach dieser Richtung gerissen hat, wird nicht sobald wieder gefüllt werden. Die hamburgischen Seeleute sowie überhaupt die deutsche seemännische Bevölkerung beklagen mit dem Dahingeschiedenen den Verlust eines einflussreichen Mannes, der wiederholt Beweise einer sehr liberalen Anschauung gegeben hat. Auch in dieser Beleuchtung wollen wir sein Bild im Gedächtniss behalten.

Die **Fischerlichterführung**, ein Gegenstand des kürzlich beendeten Congresses der Handelsmarine in Paris, ist, wie uns der Delegirte Herr Dir. Matthiessen mittheilt, in einer Weise erledigt worden, wie sie schneller und radicaler kaum gedacht werden kann. Bekanntlich hatten Nautischer- und Seeschifferverein zu Hamburg, in Broschürenform eine textliche und graphische Darstellung der Fischerlichterverordnungen anfertigen lassen, um überzeugend die Nothwendigkeit einer einheitlichen internationalen Fischerlichterführung nachzuweisen. Im letzten Verband der Seeschiffervereine wurde über dieses Thema, gestützt auf die Tendenz der Broschüre, ein Vortrag gehalten. Zwar knüpfte sich an jene Ausführungen keine Debatte, wohl aber meinte ein anwesender Vertreter der Reichsregierung, es empfehle sich nicht, in dieser Beziehung irgend welche Beschlüsse zu fassen, da wir in gewisser Weise von England und den anderen Nationen abhängig sind. Da von vornherein eine Beschlussfassung nicht beabsichtigt war, konnte dem Vorschlage zwangslos nachgegeben werden. Aber die Bedenken des Regierungsvertreters hinterliessen den Eindruck, als sei die Frage der einheitlichen Fischerlichterführung noch nicht zur Beantwortung reif, obgleich man in praktisch-seemännischen Kreisen entgegengesetzter Meinung war. Weil nun die Befürchtung nahe lag, in Paris könnte eine gleich ablehnende Haltung gegen das alte Postulat unserer Seeleute vorherrschen, delegirten der Nautische- und Schiffer-Verein Herrn Dir. Matthiessen zum Congress, damit er, ausser in anderen wichtigen Punkten, besonders in der Fischerlichterführung die Anschauung der beiden Vereine nachdrücklich zum Ausdruck bringe. Um diese Mission ganz erfüllen zu können, vertheilte Herr Matthiessen eine Anzahl Exemplare der vorhin erwähnten Broschüre an die in Section III anwesenden Delegirten, denen er einzeln den Zweck der kleinen Schrift erklärte. Zwar fand er überall lebhaft Zustimmung, doch beruhigte ihn dies nicht, da er bald die Erfahrung gemacht hatte, dass Franzosen im Privatverkehr, besonders ihren Gästen gegenüber, ausserordentlich liebenswürdig und zuvorkommend seien. Ohne sich in dieser Annahme getäuscht zu sehen, musste er doch bekennen, über die Ansicht der französischen Schiffsfahrtskreise mit Bezug auf die Fischerlichterführung nicht unterrichtet gewesen zu sein. Was Herr Matthiessen, wenn er zustimmende Aeusserungen von den einzelnen Delegirten erhielt, lediglich für eine angenehme Form von Courtoisie hielt, war, wie sich später zeigte, vollkommene Ueberzeugung. Denn, der Präsident der Section III, als die Fischerlichterführung zur Debatte kam, meinte, über diesen Gegenstand herrsche gewiss keine Meinungsverschiedenheit, vielmehr seien wohl Alle der Ansicht, dass der Art. 9 des Seestrassenrechts einer ein-

gehenden Redaction im internationalen Sinne bedürfe. Der Präsident hatte sich nicht geirrt. Es kam dohabetlos eine Resolution zu Stande, welche ausdrückt, dass eine internationale Einheitlichkeit der Fischerlichter dringend erwünscht sei. — Angesichts dieses Resultats rathen wir dem Nautischen- und Seeschifferverein darauf zu dringen, dass die Fischerlichterführung einen Gegenstand des nächstjährigen Vereins- bzw. Verbandstages bildet. Wir wollen nicht unterlassen, Herrn Capt. Leithäuser, der die Initiative gab, sich mit dem Thema zu beschäftigen, zu seinem Erfolge zu beglückwünschen.

Dem in No. 28 ausgesprochenen Wunsch eines Bremer Capitäns, die »Hansa« möge die Begründung der Seeamtsverhandlung über **Skorbuterkrankungen** an Bord der Bremer Bark »Hedwig« zum Abdruck bringen, haben wir an anderer Stelle dieser Nummer entsprochen. Von geschätzter Seite ist uns das Material zur beliebigen Ausnutzung übermittelt worden. Die im Zusammenhang hiermit stehenden Ausführungen auf Seite 402 sind nur ein Extract aus der umfangreichen daraufbezüglichen Seeamtsverhandlung. Nur solche Stellen haben Erwähnung gefunden, die sich auf die Erkrankung, ihr Entstehen und deren Verlauf beziehen. Zugleich mit dieser Verhandlung die im März 1897 abgehalten wurde, ist auch eine andere vom 2. August d. J. zum Abdruck gelangt. Sowohl in diesen beiden wie bei der Verhandlung über die Skorbuterkrankungen an Bord der »Dorothea« haben die betr. Seeämter — obgleich nachweislich Scorbut seine verheerenden Wirkungen ausgeübt hat — den an Bord aller drei Schiffe befindlichen Proviant, der laut verschiedener Zeugenaussagen ungeniessbar gewesen sein soll, nicht als Krankheitserreger hinzustellen vermocht. In zwei Fällen soll das Trinkwasser und der lange Aufenthalt in ungesunden Häfen den Eintritt der Krankheit beeinflusst haben: an Bord der »Victoria« wird er sogar auf die Ausdünstung der Ladung zurückgeführt. — Angesichts dieser Feststellungen können wir nicht umhin, auf die interessanten Ausführungen hinzuweisen, die Herr Dr. Nocht, der Hamburger Hafenarzt, in No. 29 der »Hansa« gemacht hat. Der in medicinischen Kreisen wegen seiner umfangreichen Kenntnisse hochgeschätzte Arzt, der seine Beobachtungen und angesammelten Erfahrungen auf ein ausserordentlich mannigfaltiges und umfangreiches Material zu stützen vermag, behauptet, dass das Trinkwasser weder mit der Entstehung der Beriberi, noch mit der des Skorbut etwas zu thun hat. Andererseits ist Herr Dr. Nocht der Meinung, »dass die Entstehung des Skorbut durch eine abwechslungsreiche und auskömmliche Ernährung sicher verhindert werden kann.« Und nachdem der Verfasser

diese auch in deutschen Seemannskreisen recht häufig bekundete Ansicht ausgesprochen hat, folgert er weiter:

«Wenn nun in einigen Fällen von Skorbutausbrüchen an Bord, die Seeämter keine Veranlassung gefunden haben, den Dauerproviant an Bord für verdorben zu erklären oder die ungenügende Verausgabung von Praeserven, Citronensaft usw. zu rügen, so genügt das doch nicht, um eine vieltausendfältige Erfahrung zum alten Eisen zu werfen und zu behaupten, dass der Skorbut als Massenerkrankung durch Uebertragung und Ansteckung auch bei genügender Ernährung zum Ausbruch kommen könne. Man darf vielmehr daraus nur schliessen, dass die auf den Segelschiffen jetzt übliche Verpflegung doch nicht so abwechslungsreich und nicht so beschaffen ist, wie dies nöthig wäre, damit der Ausbruch des Skorbut auf langen Reisen unter allen Umständen verhindert werde. Bei einer über das Niveau der üblichen Segelschiffsverpflegung sich erhebenden Beköstigung an Bord gelingt dies nach allen Erfahrungen ganz sicher. Es wird also nur darauf ankommen, dass man sich überlegt, ob die Anzahl der durchschnittlich im Jahre in unserer Handelsflotte vorkommenden Skorbutfälle eine Verbesserung der üblichen Verpflegung an Bord wünschenswerth erscheinen lässt, oder ob die Zahl dieser Erkrankungen gegenüber den Schwierigkeiten, die sich der Einführung einer besseren und abwechslungsreicheren Speiserolle für die Segelschiffe auf langen Reisen entgegenstellen, nicht genügend ins Gewicht fällt. Die weitere Erörterung dieser Verhältnisse würde jetzt hier zu weit führen, mir lag hier nur daran, für eine richtige Fragestellung einzutreten.»

Wir glaubten diese Worte angesichts des Umstandes in Erinnerung bringen zu dürfen, dass abermals ein deutsches Schiff mit Skorbuterkrankten zu verzeichnen ist. Dass die englische Presse (welche sich sehr lebhaft mit den oben-erwähnten Unfällen beschäftigt) sich an Nachrichten weidet, die angethan sind, das deutsche Prestige zu schmälern, bedarf kaum noch einer besonderen Erwähnung.

Die Ausstandsbewegung in den französischen Häfen greift immer weiter um sich und schlägt dem Verkehr und dem Handel tiefe Wunden. In Marseille setzte der Marineminister auf Ansuchen der Strikenden diese mit dem Admiral Besson in Verbindung, ohne dass die Verhandlungen mit demselben zu einem Ergebnisse zu führen vermochten. Die Vorschläge der Rheder, die der Admiral zu unterbreiten in der Lage war und die auf die stattliche Erhöhung der Löhne um 17,40 pCt. hinausliefen, wurden von den Heizern, Kohlenträgern und Hafenarbeitern als durchaus ungenügend rundweg verworfen, obgleich ein nicht unbeträchtlicher Theil der Ausständigen zu ihrer Annahme gewillt schien. Die Quais müssen nach wie vor von Polizisten, Gendarmen und Husaren scharf überwacht werden, um jeder Ruhestörung und jedem Angriffe auf die im Hafen vor Anker liegenden Schiffe vorzubeugen. Die Zugänge zu den Verwaltungsgebäuden, Speichern usw. der Compagnie Transatlantique sind gänzlich gesperrt. Mit Mühe und Noth gelingt es, einige Schiffe abzulassen

und so die nothwendigsten Verbindungen mit Algerien wenigstens zu sichern. Die Stadt ist mit armen Leuten angefüllt, die von der Ausstellung oder Geschäften aus Südfrankreich kommend ihr Geld beim Warten bereits aufgezehrt haben und nun mittellos und verzweifelt herumirren. Da die Strikenden auch die Abfahrt der kleinen Hafendampfer und Böte zu verhindern wissen, so wird die Verproviantirung der Leuchthürme von Planier und Frioul immer schwerer. Auch vor den fremden Journalisten, die unter Leitung französischer Collegen augenblicklich nach Beendigung des Pariser Presscongresses in Marseille sich aufhalten, beugten die Ausständigen ihren Trotz nicht und liessen sich durch keine Vorstellungen, den Ruf der Gastfreundlichkeit Frankreichs zu wahren, bewegen, die nöthigen Mannschaften zu stellen, um sie im Hafen und an der Küste herumzufahren. Schliesslich musste man dazu einen staatlichen Schleppdampfer benutzen, den der Admiral Besson in liebenswürdiger Weise mit Heizern der Kriegsmarine zur Verfügung stellte. Natürlich leiden auch die Truppentransporte nach China gewaltig unter dieser Bewegung. Der gecharterte Transportdampfer »Le Caledonien« konnte zwar am Donnerstag endlich abgehen, um von Algier aus 1100 Zuaven nach Taku zu überführen, aber man weiss zur Stunde noch nicht anzugeben, wann der »Château-Lafitte« mit seinen 500 Mann und 430 Pferden und Maulthierern an Bord nach Ostasien wird abgehen können. — Auch in Bordeaux sind jetzt Heizer und Kohlenlader in den Ausstand getreten, ebenso in Havre und Nantes. Viele Güter gehen daher augenblicklich aus Nordfrankreich nach Antwerpen und aus dem Süden nach Genua, um von dort aus nach England und den überseeischen Ländern verschifft zu werden.

Die Seemannsordnung in der Reichstags-Commission.

Entsprechend dem mehrfach geäusserten Wunsch verschiedener Leser haben wir über das Resultat der Thätigkeit der 21er Commission des Reichstages, welche laut Beschluss des Reichstagsplenums zum Entwurf der Seemannsordnung Stellung nehmen sollte, Auskunft erhalten. Ganz kurz mag bemerkt werden, dass die Commission nur bis zum § 59 gekommen ist. Zu diesen 59 Paragraphen waren nicht weniger als 110 Abänderungsanträge gestellt; die meisten (nämlich 70) von den socialdemokratischen Abgeordneten.

Da die Beschlüsse der Commission selbstverständlich der Sanction des Reichstages bedürfen, um bindend zu wirken, mithin also noch manche Aenderung erfahren werden, ehe sie die zweite und dritte Lesung passirt haben, verzichteten wir bei Erwähnung der Abänderungen auf die Wiedergabe

des Wortlauts vom Entwurf zur Gegenüberstellung. Im Uebrigen sind wir Platzmangels halber gezwungen, auf die No. 52 der »Hansa«, Jahrgang 1899, zu verweisen. In jener Nummer hat ein Abdruck der gegen die alte Seemannsordnung veränderten Paragraphen des Entwurfs stattgefunden. Nachstehend die Commissionsanträge:

§ 1 und 2 unverändert.

§ 3, welcher über Vorgesetzte handelt, ist durch den Zusatz bereichert worden, dass eine Bekanntgabe der Dienstvorgesetzten mittels Aushang im Logis zu veranlassen ist.

§ 4 (Seemannsämtler) wird beschlossen, dass der Vertreter des Seemannsamtes im Inlande, bei Aburtheilung von Strafsachen, zwei Sachverständige hinzuzuziehen habe. Im Auslande soll derjenige Consul, welcher Mitinhaber oder Agent der Rhederei des Schiffes ist, von den Geschäften des Seemannsamtes, soweit es sich um dessen Obliegenheiten nach § 53 handelt, ausgeschlossen sein.

In § 5 wird der Bundesrath verpflichtet, Bestimmungen zu erlassen über die Anforderungen, welche an den körperlichen Zustand der anzumusternden Schiffsleute zu stellen sind, sowohl mit Rücksicht auf deren Tauglichkeit für den zu übernehmenden Schiffsdienst als auch zur Sicherung der Gesundheit der übrigen an Bord befindlichen Personen.

§ 6 unverändert.

§ 7 bestimmt, dass bei Verlust eines Seefahrtbuchs, das Seemannsamt die in dieser Folge erforderlichen Ermittlungen anzustellen hat.

§ 8 unverändert.

§ 9. In das Seefahrtbuch sind die Beitragswochen zur Invalidenversicherung einzutragen.

§ 10. Der Schiffer ist verpflichtet zur Anmusterung zu erscheinen.

Die §§. 11 bis 24 wurden im Wortlaut der Regierungsvorlage angenommen.

§ 25 Abs. 1 lautet in der neuen Form: »Der Heuervertrag bedarf der schriftlichen Form.«

Abs. 2: »Die Vorschriften der Seemannsordnung sind, soweit nicht eine andere Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist, der Abänderung durch Vertrag entzogen.«

Abs. 3, zweiter Satz: »Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig.«

Die §§. 26—32 unverändert im Wortlaut des Entwurfs.

§ 33, Abs. 1, erster Satz werden die Worte gestrichen: »sofern nicht ein Anderes vereinbart ist.«

Zweiter Satz: »Der Wachdienst ist in die Arbeitszeit einzurechnen.«

Abs. 2. Das Luschen und Laden an Festtagen ist verboten.

§ 34 werden die Worte gestrichen: »in den unmittelbaren Vorbereitungen.« (Es handelt sich um die Vergütung von Ueberstundenlohn, der nach dem Entwurf nicht bezahlt werden sollte, wenn es sich — an Sonn- und Festtagen oder über die Dauer der zehn Arbeitsstunden hinaus — um die unmittelbaren Vorbereitungen für die Abfertigung des Schiffes handelte.)

§ 35, Abs. 1, erster Satz werden die Worte gestrichen: »wenn nicht ein Anderes vereinbart ist.«

Zweiter Satz, Zusatz: »Auf Dampfern in transatlantischer Fahrt geht das Maschinenpersonal drei Wochen.«

Im zweiten Satz gestrichen: »der Schiffsmann ist verpflichtet, während der Freiwache sein Zeug und die von ihm benutzten Schiffsräumlichkeiten zu reinigen und in Ordnung zu halten.«

§§. 36, 37, 38, 39 unverändert.

§ 40, Abs. 1 lautet: »Die Heuer ist vom Tage der Anmusterung, falls diese dem Dienstantritt vorangeht, sonst vom Tage des Dienstantrittes an zu zahlen.«

§§. 41, 42, 43, 44, 45 unverändert.

In § 46 wird zum Ausdruck gebracht, dass der Mannschaft der durch verminderte Mannschaft ersparte Theil der Heuer unter allen Umständen gesichert bleibe. Deshalb fand der Antrag, den letzten Satz dieses Paragraphen zu streichen Annahme. Sein Wortlaut ist: »Ein Anspruch auf Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Sachen des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord zurückgeblieben sind.«

Nach § 47 findet das Aufrücken im Range sowie die Erhöhung der Heuer schon nach dem zweiten Jahre statt (laut Entwurf, sowie in der alten S.-O. bekanntlich erst nach dem dritten Jahre). Natürlich gilt diese Vorschrift nur bei einer Reisedauer von mehr als zwei Jahren.

§ 48 unverändert.

§ 49 bestimmt, dass dem Schiffsmann Beköstigung für Rechnung des Schiffes vom Zeitpunkt des Dienstantritts an bis zur Abmusterung (im Entwurf heisst es: . . . bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses) gebührt.

§ 50 unverändert.

§ 51, Abs. 1 wird gestrichen: »soweit nicht ein Anderes vereinbart ist.«

Abs. 2 erhält folgenden veränderten Wortlaut: »Ueber Grösse und Einrichtung des Logisraumes, über die Einrichtung von Wasch- und Baderäumen an Bord der Schiffe und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel beschliesst der Bundesrath.«

§ 52. Dem Schiffsmann gebührt eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung.

§ 53. Bei Beschwerden der Schiffsmannschaft über die Seetüchtigkeit des Schiffes oder die Beschaffenheit des Proviantssind ausser Sachverständigen auch Mitglieder der Schiffsmannschaft zur Untersuchung hinzuzuziehen.

Anfänglich als § 53a später als Antrag zur S.-O. wurde folgende Resolution angenommen:

Der Reichstag möge beschliessen den Reichskanzler zu ersuchen, bei den verbündeten Regierungen dahin vorstellig zu werden, dass dem Reichstage bald ein Gesetzentwurf unterbreitet werde, welcher besagt:

»Jedes Schiff ist vor seiner Ausreise aus einem deutschen Hafen von Reichsbeamten einer Prüfung darüber zu unterziehen, ob das Schiff in seetüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt, ob die Vorräthe an Speisen und Getränken genügend und in gutem Zustande sind, ob die Geräthschaften zum Löschen und Laden tüchtig, ob Stauung nach Seemannsbrauch gehörig, ob das Schiff überladen ist, ob es mit dem nöthigen Ballast und der erforderlichen Garnirung versehen ist. Vorhandene Mängel hat der Reichsbeamte abzustellen und bis zur Abstellung das Auslaufen des Schiffes zu verhindern.«

§§. 54, 55, 56, 57, 58 unverändert.

§ 59. Stirbt ein Schiffsmann, der auf See bestattet wird, so muss die Bestattung dem Seebrauch entsprechend sein.

Die Wasserstrassen Russlands.

Von M. Murawiew.

Die Abtheilung für Statistik und Kartographie des russischen Verkehrsministeriums hat für die jetzige Ausstellung zu Paris eine statistische Uebersicht der Eisenbahnen und Verkehrswege Russlands erscheinen lassen, welche vermittelt zahlreicher Tabellen, Kartogramme und Schemata ein vollständiges Bild des modernen Zustandes der Verkehrswege in Russland sowohl als auch die ziffermässige Geschichte ihres Wachstums bietet. Der zweite Theil der »Statistischen Uebersicht« enthält Mittheilungen über die inneren Wasserwege im europäischen und asiatischen Russland, ihre Länge, ihre Navigationszeit, die Zahl der schwimmenden Fahrzeuge sowie die Menge der von ihnen transportirter Güter.

Im europäischen Russland zählt man 862 Flüsse, 39 Seen und 38 Canäle, auf welchen sich die Schifffahrt oder der Waarentransport vollzieht. Die Gesamtlänge der schiffbaren Flüsse beträgt 77 709 Werst, wovon auf 24 524 Werst nur der Holz-

transport auf Flüssen vor sich geht, 14 842 Werst nur längs des Stromes für Fahrzeuge schiffbar sind auf 38 338 Werst die Schifffahrt hin und zurück schiffbar möglich ist; von dieser Zahl schwimmen auf 25 846 Werst Dampfer und auf 22 217 nur Personendampfer. An künstlichen Wasserstrassen werden nur noch 1838 Werst gezählt.

Im asiatischen Russland sind 188 Flüsse vorhanden mit einer Gesamtlänge von 110 338 Werst, 4 Seen von 1060 Werst Länge und ein Canal von 7 Werst Länge, insgesamt also von 111 405 Werst Länge. Von dieser Zahl sind 35 639 Werst nur für Flösse, 2172 Werst für Fahrzeuge, 45 005 Werst nach beiden Richtungen hin schiffbar, der Dampferverkehr geht auf 32 501 Werst, der Personendampferverkehr auf 20 502 Werst vor sich.

Die Navigationsdauer auf den russischen Flüssen wechselt in Abhängigkeit von ihrer geographischen Lage, schwankt aber im Allgemeinen zwischen 4, 5 und 9 Monate. Für die bedeutendsten Flussbassins wird die Navigationsdauer durch folgende Ziffern ausgedrückt: an der Wolga, in Astrachan 255 Tage, in Zarizin 212 Tage, in Saratow 215 Tage, in Nischni-Nowgorod 193 Tage, in Ribinsk 196 Tage, an der Newa 204 Tage, an der Nord-Dwina 166 Tage (Archangelsk), am Dniepr 273 Tage bei Cherson und 235 Tage bei Kiew, am Don 250 Tage bei Rostow.

Der erste Dampfer erschien an der Newa im Jahre 1813. Die Gesamtzahl der Dampffahrzeuge stieg nur sehr langsam und erreichte erst im Jahre 1836 10 Fahrzeuge. Das Wachsthum der Zahl der Dampffahrzeuge im europäischen Russland wird durch folgende Tabelle ausgedrückt:

Jahr	Fahrzeuge	Jahr	Fahrzeuge
1836	10	1870	687
1840	16	1880	898
1850	99	1890	1824
1860	399	1898	3040

In den letzten 17 Jahren hat sich die Zahl der Dampffahrzeuge verdreifacht, während das Eisenbahnnetz um $\frac{3}{4}$ zugenommen hat.

Die Vertheilung dieser Zahl der Fahrzeuge auf die verschiedenen Flussbassins wird durch folgende Tabelle ausgedrückt:

Jahr	Es schwammen in den Flussbassins von				
	Wolga	Newa	Dniepr	Don	übrig. Flüsse
	Zahl der Fahrzeuge				
1847	12	23	6	3	14
1857	111	23	10	6	40
1867	339	38	31	19	71
1877	505	109	45	40	85
1887	910	213	175	110	180
1897	1593	421	305	170	405

Die bedeutende Zunahme der Newa-Dampfer wird hauptsächlich durch die Abnahme des Personenverkehrs in der letzten Zeit erklärt. In der Kategorie der »übrigen« Flüsse machte in den letzten Jahren den Hauptfortschritt die Nord-Dwina.

Der mittlere Werth eines Dampffahrzeuges, welches in Russland gebaut wird, beträgt 35 830 Rubel, der eines im Auslande gebauten 55 650 Rubel.

Der Bau der Flussfahrzeuge im europäischen Russland wird durch folgende Ziffern ausgedrückt:

Baujahre	Zahl d. Fahrzeuge Mittel für pro Jahr	Werth in Rubeln	
		aller Fahrzeuge	eines Fahrzeugs
1871—1875	7 177	3 861 016	538
1891—1895	5 333	6 174 872	1 157
1897	5 474	8 876 673	1 621

Daraus ist zu ersehen, dass die Anzahl der einfachen Fahrzeuge (ohne Dampf) in der letzten Zeit abnimmt, während der mittlere Werth eines jeden Fahrzeugs im Durchschnitt zunimmt. Dies wird durch die grössere Vollkommenheit der Fahrzeuge erklärt.

Die Flussflotte des asiatischen Russlands bestand nach den Daten des Jahres 1895 aus 1093 Fahrzeugen, von welchen 275 Dampffahrzeuge und 818 einfache Fahrzeuge waren. Von dieser Zahl der Fahrzeuge schwammen 114 Dampffahrzeuge und 339 einfache Fahrzeuge auf der Ob und 116 Dampffahrzeuge und 145 einfache Fahrzeuge auf dem Amur.

Die Menge der auf den Wasserstrassen des europäischen Russlands beförderten Güter wird durch folgende Tabelle ausgedrückt:

Insgesamt wurden Güter befördert	Zurückgelegt Pudwerst		Intensität (Zahl der Pud pro Werst) a. d. Fahrzeugen und Flüssen
	Auf Fahrzeugen	Auf Flüssen	
Durchschnitt für	Millionen Pud	Milliarden Pudwerst	Millionen Pud
1881—1885	476 376	852 369 195	561 11.8
1886—1890	572 443	1015 443 227	670 14.0
1891—1895	727 501	1228 585 273	858 17.9
1897	1025 675	1700 957 362	1319 27.5

Aus diesen Daten ist zu ersehen, dass nicht nur die Gesamtmenge der transportirten Güter sich verdoppelt hat, sondern dass diese Vermehrung in Folge der Erweiterung der Schiffahrtstrayons als auch in Folge der Steigerung der Intensität des Verkehrs eingetreten ist.

Die Sammlung von Daten über die Flussfrachten hat verhältnissmässig vor Kurzem begonnen und zwar seit dem Jahre 1892, so dass die statistische Uebersicht keine Antwort auf die Frage giebt, um wieviel der Transport auf den Wasserstrassen in Abhängigkeit von der Concurrenz der Dampfer mit den Eisenbahnen und unter einander billiger geworden ist.

Alle diese Angaben zeugen klar nicht nur von dem bedeutenden Fortschritt der russischen Verkehrswege, von der Vergrösserung ihrer Länge, von der Vorgrösserung der Ausbuchtungsmittel, sondern auch von dem wirthschaftlichen Fortschritt Russlands in den letzten Jahren überhaupt, welche einen so grossen Wachsthum der Frachten auf den Wasserstrassen sowohl auch auf den Eisenbahnen aufzuweisen haben.

Seeamtsverhandlungen.

Skorbuterkrankungen an Bord deutscher Schiffe.

Seeamt zu Bremerhaven.

Seounfall auf der deutschen Bark »Hedwige«. Der Spruch des Seeamtes lautete: Die deutsche Bark »Hedwige«, Heimathshafen Bremen, die am 1. Juli 1896 nach Bremen bestimmt den Hafen von Punta Arenas verlassen hatte, hat am 18. September mit grösstentheils erkrankter Mannschaft Talcahuano als Nothhafen angelaufen. Es ist für festgestellt anzunehmen, dass die Krankheit Skorbut gewesen ist und dass sie den Tod des Capitäns Warnken, des Matrosen Engeln und des Kochs Heinken herbeigeführt hat. Als Ursache der Krankheit sind der lange Aufenthalt im Hafen bei beschwerlicher Arbeit und nassem Wetter und vor allem die schlechte Beschaffenheit des Trinkwassers anzusehen. Ob und in wie weit auch die Beschaffenheit des angebrochenen Provianten den Ausbruch der Krankheit verursacht hat, hat nicht mit Sicherheit festgestellt werden können. Den zweiten Steuermann Freese trifft der Vorwurf, dass er nicht genügend Obhut auf den angebrochenen Proviant gegeben hat, während das Schiff reichlich und mit genügend Proviant ausgerüstet war. Lobend ist die von beiden Steuerleuten bewiesene Energie anzuerkennen, dass sie das Schiff unter so schwierigen Umständen in Talcahuano hinein gebracht haben.

Das Seeamt hält für erforderlich, dass in solchen Häfen, wo die Befürchtung besteht, dass das Trinkwasser den Flüssen entnommen wird, dasselbe vor dem Gebrauche gekocht wird.

Gründe. Am 4. Novbr. 1895 war das Schiff von Bremerhaven in Ballast nach Punta Arenas (Costa Rica) gesegelt. Dieser Hafen wurde am 25. März 1896 erreicht und am 4. Juli mit der gesammten Ladung, bestehend aus 1523 Block Cedernholz, verlassen. In Punta Arenas war an frischem Proviant an Bord genommen: 300—400 Pfd. Mehl, 900 Pfd. Kartoffeln, 150 Pfd. Bohnen und für 7—8 Tage frisches Fleisch. Ferner war von dem in Bremen an Bord gekommenen Proviant noch reichlich vorhanden. Nach Angabe des Rheders sind das Mehl und das präservirte Fleisch vom Norddeutschen Lloyd gekauft worden und zwar Mehl von derselben Sorte, die der Lloyd auf den Tropenfahrten verwendet. Fleisch, Speck und Hülsenfrüchte sind ebenfalls von Bremer Firmen bezogen worden. In Punta Arenas waren auch die Wassertanks aufgefüllt worden. Das in Bremen eingenommene Wasser war schon bei der Ankunft von Punta Arenas verbraucht, so dass schon seit Ende März Wasser von Punta Arenas verwendet wurde. Während der Ladezeit trankro übrigens die Leute meistens Thee bei der Arbeit, häufig auch Wasser mit Lemonen und Lemon-Yuice. Woher das Wasser, das in Punta Arenas eingenommen wurde, stammt, ist nicht festgestellt worden, es wird auf diesen Punkt noch später einzugehen sein; auch ist nicht mit voller Bestimmtheit bekundet worden, dass das Wasser durch Vermittelung des Consuls gekauft worden ist.

Vom 4. August an wurden der Mannschaft getrocknete Kartoffeln und Gemüse verabfolgt, weil die in Punta Arenas eingenommenen Kartoffeln sich nicht gehalten hatten und deswegen schneller verbraucht werden mussten. Am 23. August unter 31° südlicher Breite und 113° 32' westlicher Länge meldeten sich die Matrosen Ammermann und Engeln mit angeschwollenen Füßen und sonstigem Unwohlsein. Am Abend desselben Tages bemerkte der Schiffer Warnken, dass seine Füße, die Beine und der Unterleib angeschwollen waren. Von diesem Tage an wurde der Mannschaft zweimal täglich eine doppelte Ration Citronensaft verabfolgt. Am Tage darauf, den 24. August, erkrankten Zimmermann Hänselt, der Segelmacher Svensson und der Koch Heinken. Hänselt meldete sich mit angeschwollenen Füßen. Alle drei erhielten Abführmittel.

Am 25. August gaben der Segelmacher und der Matrose Engeln die Arbeit auf, während sich der Zustand des Schiffers Warnken verschlimmerte.

Am folgenden Tage gab der Leichtmatrose Matthies den Dienst auf. Da auch der Matrose Weber erkrankt war und man überzeugt war, dass die Krankheit, woran der Zimmermann und die Matrosen Engeln und Ammermann erkrankt waren, Skorbut sei, wurde vom Schiffer und den Steuerleuten beschlossen, im Falle der Zustand sich nicht bald bessern sollte, Valparaiso als Nothhafen anzulaufen. Das Schiff befand sich damals auf 34° 9' südlicher Breite und 104° 34' westlicher Länge.

Am 27. August gab der Matrose Ammermann den Dienst auf und der Matrose Weber meldete sich mit geschwollenen Füßen. Der Zustand der übrigen Mannschaft war unverändert. Der erste Steuermann hatte noch zwei Mann und der zweite noch drei Mann auf der Wache, so dass das Schiff nicht genügend manövrirt werden konnte. An diesem Tage wurde ein Schwein, 62 Pfd. schwer, geschlachtet.

In den folgenden Tagen verschlimmerte sich die Lage noch mehr. Der Matrose Ammermann kam zwar wieder an Deck, aber der Leichtmatrose Jozwikowski musste den Dienst aufgeben. Am 31. August wurde endgültig beschlossen, den Kurs auf Valparaiso zu setzen. Vom 3. September an waren zuweilen nur ein oder zwei Mann auf Wache. Es wurde immer noch den Leuten zweimal Citronensäure, Zwiebeln und trockene Gemüse, auch Bouillon und Sago nebst Rothwein verabfolgt und Abführ- und Brechmittel gegeben. Die Mannschaft war so schwach, dass am 4. September das Bramsegel nicht mehr gesetzt werden konnte. Am 5. September wurde das zweite Schwein geschlachtet. In beiden folgenden Tagen zeigten sich auch bei dem ersten Steuermann und dem Leichtmatrosen Kinkel Krankheitssymptome, und dem Jozwikowski begannen ebenfalls die Beine zu schwellen, am 9. September musste sich endlich auch Matthies mit geschwollenen Beinen melden. Inzwischen hatte einige Tage lang schönes Wetter geherrscht.

Am 9. September flaute der Wind ab und hielt nach SO., nahm aber am 10. wieder zu. In den nächsten Tagen wurde der Zustand des Schiffers und der Mannschaft noch bedenklicher. Die Schwäche des Schiffers wurde sehr gross und sein Gedächtniss und Sehvermögen begann zu leiden. Am 12. kamen nur noch vier Mann an Deck, die beiden Steuerleute und die Leichtmatrosen Kinkel und Lahmeyer.

Am 13. September, Morgens um 10½ Uhr, wurde endlich die Küste von Chile gesichtet. Am Nachmittage nahm der Wind schnell zu zum Gewittersturm mit heftigen Hagel- und Regonböen und es mussten sämtliche Segel bis auf das Untermarssegel festgemacht werden, da nur noch die beiden Steuerleute an Deck waren. Der Mannschaft wurde jetzt nur Büchsenfleisch verabfolgt.

Am 14. September befand sich das Schiff auf 33° 54' südlicher Breite und 72° 30' westlicher Länge. Am Nachmittage dieses Tages um 2½ Uhr starb der Matrose Engeln. Der Zustand des Schiffers Warnken wurde bedenklich, der

Kranke fing an irre zu reden und sein Sehvermögen begann nachzulassen.

Am 18. September, 6½ Morgens, wurde die Quiriquina-Insel in SO. zu O. 1/20 erblickt. Man segelte dann längs der Küste und Mittags um 1 Uhr wurde die Rhede von Talcahuano erreicht und dort zu Anker gegangen. Da sofort um ärztliche Hilfe gebeten wurde, kamen um 2 Uhr der Hafencapitän und der Arzt Dr. Trumbull an Bord. Der Arzt vermochte aber nicht mehr den Schiffer Warnken zu retten; dieser erlag am Vormittage des 19. seinen Leiden. Am 22. wurde auch der Koch Heinken vom Tode dahingerafft.

Die Diagnose des Dr. Trumbull ging dahin, dass die Mannschaft an Skorbut erkrankt sei. Die charakteristische Veränderung des Zahnfleisches vermochte er allerdings nur bei dem Leichtmatrosen Lahmeyer zu constatiren, er fand aber bei allen eine bleiche Gesichtsfarbe, starke Blutarmuth, Anschwellung der unteren Gliedmassen, Schmerzen in den Beinen und eine allgemeine Hinfälligkeit. Der Schiffer und der Koch waren nach seiner Ansicht an einer Nierenkrankheit erkrankt. (?)

Auf Veranlassung des Arztes wurden dann die am schwersten Erkrankten ins Hospital gebracht, die übrigen wurden in einem Boardinghouse untergebracht.

Am 20. September hatte sich auch der deutsche Consul in Begleitung von zwei eben im Hafen anwesenden Capitänen und eines deutschen Arztes Dr. Burmeister an Bord begeben. Die Untersuchung des Dr. Burmeister hatte dasselbe Ergebniss wie die des Dr. Trumbull. Er fand nur den zweiten Steuermann vollkommen gesund vor, alle übrigen war mehr oder weniger krank. Die allen Leuten ohne Ausnahme gemeinsamen Symptome waren folgende: eine blassgrüne livide Hautfärbung, grosse Schwäche, Schmerzen und Krämpfe in den Bauchmuskeln und in den unteren Extremitäten. Bei allen fanden sich in verschiedener Stärke Oedeme der unteren Extremitäten, theilweise in sehr bedeutendem Grade, in einem Falle begleitet von einem enormen Oedem der Geschlechtstheile. Veränderungen des Zahnfleisches fand Dr. Burmeister nur bei drei Leuten, zwei waren übrigens zahnlos, ebenso fanden sich Blutungen in der Haut nur bei wenigen. Sechs Leute waren vollkommen arbeitsunfähig und ausser Stande sich selbst zu bedienen.

Dr. Burmeister nahm ferner eine Untersuchung des Proviantes vor. Dabei stellte sich heraus, dass zwei angebrochene Fleischfässer, das eine mit Rindfleisch, das andere mit Schweinefleisch gefüllt, sich im Zustande der Maceration befanden und zur menschlichen Nahrung durchaus ungeeignet waren und dass ein erst kürzlich angebrochenes Fass Erbsen vollkommen verdorben war. Im Uebrigen befanden sich die Gemüse, die Cerealien und das Hartbrod in gutem Zustande. Weitere Fleischfässer konnten nicht geöffnet werden. Von dem Trinkwasser wurden zwei Proben entnommen, die eine aus einem noch im Gebrauch befindlichen hölzernen Reservoir, die andere aus einem an Steuerbordsseite vor der Cajüte befindlichen eisernen Tank, und an das chemische Laboratorium in Valparaiso gesandt.

In dem Gutachten dieser Behörde ist ein Unterschied zwischen den beiden Proben nicht gemacht, man kann daher nur annehmen, dass von beiden dasselbe gelten soll. Die Untersuchung ergab in Beziehung auf metallische Bestandtheile, abgesehen davon, dass ein wenig Silicium (Kieselstoff) festgestellt wurde, ein rein negatives Resultat, insbesondere wurde die Abwesenheit von Blei, Quecksilber, Zink, Platin, Arsenik etc. festgestellt. Anders gestaltete sich aber die bacteriologische Untersuchung. Diese führte dahin, das Vorhandensein des bacillus coli-communis (des Dickdarms) festzustellen und einen dem Choleraspirillus von Koch verwandten Spirillus, sowie einen Trichter wie der Spirillus von Finkler und Prior. Das

Gutachten kommt zu dem Ergebniss, dass das Wasser absolut ungeeignet zum menschlichen Genuß sei.

Angesichts dieses Thatbestandes konnte die Bejahung der ersten Frage, die sich das Seeamt vorzulegen hatte: war das Anlaufen des Nothhafens gerechtfertigt? nicht im mindesten zweifelhaft sein. Ebenso wenig hat das Seeamt Bedenken für festgestellt anzunehmen, dass die Krankheit, die an Bord des Schiffes ausgebrochen ist, Skorbut gewesen ist. Beide Aerzte in Talcahuano haben diese Diagnose gestellt, und ihnen hat sich der vom Seeamt vernommene Sachverständige angeschlossen unter eingehender Begründung. Nach der Angabe des Sachverständigen wird nun Scorbut hervorgerufen: 1) durch starke Anstrengungen bei feuchtem oder nassem Wetter, 2) durch schlechtes Trinkwasser und schlechten Proviant, 3) durch die Entbehrung von frischer Pflanzenkost. Dem Seeamt ist zunächst nicht zweifelhaft, dass schon die sehr lange Liegezeit in Punta Arenas im feuchten Tropenklima die Widerstandsfähigkeit der Mannschaft ganz erheblich reducirt haben muss. Sodann wird die Krankheit in dem fortdauernden Genuss des schlechten Trinkwassers ihren Grund gehabt haben, und zwar meint das Seeamt, dass das Trinkwasser vor allem die Krankheit hervorgerufen hat. Nach den Zeugethatsachen ist in den ersten 14 Tagen oder 3 Wochen — Stellmann meint 38 Tage — nach der Ausreise Wasser aus einem hölzernen Tank gebraucht worden, das, wie alle erklären, gut gewesen ist. Dann ist das Wasser aus dem eisernen Tank vor der Cajüte gebraucht worden, und wenige Tage später — der Zeuge Jozwikowski sagt zwei oder drei Tage — haben sich die ersten Krankheitserscheinungen geltend gemacht in Verstopfung und Erbrechen. Erst acht oder zehn Tage später begann die Anschwellung der Gliedmassen, erst zu diesem Zeitpunkte wurde der Gebrauch des Wassers aus dem fraglichen Tank eingestellt. Man wird also nicht fehlgehen, anzunehmen, dass es etwa vierzehn Tage gebraucht worden ist. Nun ist aber in dem Wasser das Vorhandensein des Dickdarmbacillus festgestellt, mit a. W., es ist das Wasser durch menschliche Fäkalien verunreinigt gewesen. Es bedarf nicht der Ausführung, dass solches Wasser die Gesundheit zerstören muss, und es stehen denn auch alle Zeugen unter dem Eindrucke, dass sie dem Genuss des Wassers ihre Leiden zuzuschreiben haben.

Es fragt sich: Woher ist dieses Wasser genommen worden, wie ist es an Bord gekommen? Der Schiffer Warnken schreibt: Das Trinkwasser, das die Schiffe in Punta Arenas bekommen, sei alles aus demselben artesischen Brunnen. Mag dieser nun auch sehr primitiv gedacht werden, so ist es doch geradezu undenkbar, dass sich der bacillus coli-communis in Wasser, das aus einem artesischen Brunnen stammt, aufhalten sollte. Berücksichtigt man ferner, dass das Wasser bei der chemischen Untersuchung eine ganz geringe Härte gezeigt hat, so ist die Annahme geboten, dass der Schiffer betrogen worden ist und dass ihm Flusswasser geliefert worden ist. Man könnte höchstens noch denken, dass die Verunreinigung bei der Einnahme erfolgt sein könnte. Aber abgesehen davon, dass eine solche Annahme doch eine geradezu ungeheuerliche Frivolität voraussetzen würde, erscheint sie nach der Beweisaufnahme direct ausgeschlossen. Das Wasser, das durch Vermittelung des Consuls gekauft worden war, ist nämlich in eisernen Tanks an Bord gekommen und an Deck in die Tanks der Bord gefüllt worden.

Das Seeamt musste das Weiteren prüfen: ob auch die Beschaffenheit des Proviantes von Einfluss auf die geschilderten Ereignisse gewesen ist. Dabei ist zunächst hervorzuheben, dass das Schiff reichlich und gut mit Proviant versehen war. Nach dieser Richtung hat das Seeamt nicht den geringsten Anlass zum Tadel, und die Klagen der Zeugen richten sich auch nicht dagegen, dass der Proviant quantitativ mangelhaft gewesen sei. Vielmehr ist der angebrochene Proviant nicht genügend verwahrt worden. Im Einzelnen bekunden die Zeugen folgendes:

Das frische Brod, das sie Donnerstags und Sonntags erhalten hätten, sei schlecht gewesen. Das Mehl, woraus es gebacken wurde, hatte Klumpen und sah aus, als ob es feucht geworden wäre. Es hatte eine bläuliche Farbe und roch äuerlich, einzelne Zeugen wollen auch Würmer dariu gefunden haben. Eine Beschwerde über das Mehl wurde nach Aussage des Matrosen Weber vom ersten Steuermann mit den Worten: er könne nichts daran machen, zurückgewiesen. Jozwikowski behauptet, der Schiffer Warnken habe gesagt, so schlecht wäre es nicht, sie sollten es erst noch etwas versuchen. Nach Aussage des Zimmermanns ist nur sehr wenig von dem Brod aus diesem Mehl gegessen worden. Am 31. Juli wurde ein frisch angebrochenes Fass auf Befehl des ersten Steuermanns, da es gleichfalls verdorben war, über Bord geworfen. Später wurde in Punta Arenas gekauftes Mehl verwendet. Das Hartbrod war nach Aussage aller Zeugen gut. Auch die von Dr. Burmeister entnommene Probe gab zu Bedenken keine Veranlassung. Der Reis, die Erbsen und der Sago hatte einen starken Beigeschmack nach Petroleum. Dieser Proviant war im Lampenhock verstaubt, und auf dem Deckel der Kisten wurden die Lampen gereinigt.

Von dem Salzfleisch und dem Salzspeck wurde in Punta Arenas ein Quantum aus den Originalfässern herausgenommen und von dem zweiten Steuermann in den vor dem Logis stehenden Fleischständer zusammen hineingepackt. Der Fleischständer war gegen die Einwirkung der Sonne nur durch ein übergeworfenes Persennig geschützt, das so gut wie gar nichts abhielt. Das Fleisch roch schon nach kurzer Zeit — nach einem Tage, sagt ein Zeuge — furchtbar. Von diesem Fleisch wurden die täglichen Rationen verabreicht. Das präservirte Fleisch ist nach den übereinstimmenden Angaben sämtlicher Zeugen gut gewesen.

Mit der Ausgabe von Citronensaft ist den Vorschriften entsprechend rechtzeitig begonnen worden, und es war nicht minder den Vorschriften entsprechend, das doppelte Rationen ausgegeben wurden, als die ersten Anzeichen von Skorbut bemerkt worden waren.

Bei diesen Aussagen ist die Frage, ob auch die Beschaffenheit des angebrochenen Proviantes den Ausbruch der Krankheit verursacht habe, nicht mit Sicherheit zu beantworten gewesen. Das Fleisch ist nicht von der ganzen Besatzung gegessen worden und doch sind alle erkrankt. Das Gleiche gilt von dem Donnerstags und Sonntags verwandten Mehl. Es bliebe also die Möglichkeit, dass die durch Petroleum verdorbenen Sachen und die von Dr. Burmeister als verdorben bezeichneten Vorräthe die Krankheit bewirkt oder mitbewirkt hätten. Das Seeamt ist aber auch der Ueberzeugung, dass die beiden von ihm als erwiesen angenommenen Ursachen, der lange Aufenthalt im Hafen und das schlechte Wasser vollauf genügten, das was eingetreten ist, herbeizuführen.

Andererseits musste aber das Seeamt gegen den zweiten Steuermann, dem die Fürsorge für den Proviant oblag, den Vorwurf erheben, dass er diese Fürsorge in unverantwortlicher Weise verabsäumt hat.

Das Seeamt hat es endlich, da es ihm ja auch zur Pflicht gemacht worden ist, nach dem Ergebniss der vor ihm gepflogenen Verhandlungen Antragsurkunden zur Nachachtung für die Schifffahrt zu geben, für angezeigt gehalten, auszusprechen, dass in den Häfen, wo zu befürchten steht, dass das Wasser einem Flusslaufe entnommen wird, das Wasser vor dem Gebrauche gekocht werden möge, und so, was möglich, gethan werden möge der Wiederkehr solch trauriger Vorgänge, wie sie heute den Gegenstand der Verhandlung gebildet haben, vorzubeugen.

Seeamt Brake.

Seeunfälle der Braker Bark »Victoria«, Capt. Wiese. Am 14. December v. J. wurde Jaluit verlassen, am 24. December hatte man die Südspitze der Insel Butaritari erreicht. Unter Lootsenführung kreuzte man in die Hafeneinfahrt ein, zwischen den Corallenriffen schraalte plötzlich der Wind 3—4 Strich ab, das Schiff fiel nach Backbord ab und lief, da man keinen Anker fallen lassen konnte, an Grund. Da die Versuche, abzukommen, vergeblich waren, das Schiff stark stiess, so versuchte der Capitän einen in B. liegenden chinesischen Dampfer zu engagiren, der Schlepper verlangte 1000 Pfd. Sterl., wollte auch vor dem 24. December das Schiff nicht anlassen; Capt. Wiese verzichtete daher auf die Hülfe des Dampfers, es gelang ihm auch, am nächsten Tage wieder flott zu werden; am 27. December ging er in B. vor Anker. Nachdem die für die Insel bestimmte Ladung gelöscht war, wurde das Schiff besichtigt. Taucher constatirten, dass der Boden in guter Ordnung war; durch das Aufstossen auf den Corallenriffen hatten sich allerdings viele Bolzen begeben; da das Schiff jedoch dicht war und kein Wasser machte, so schien es unbedenklich, die Reise nach Hamburg fortzusetzen. (?) Es wurde noch Copra geladen und dann am 13. Januar d. J. seewärts gegangen. Bis Mitte März verlief die Reise ohne Zwischenfälle; das Schiff war dicht; als aber jetzt heftige Stürme eintraten, in denen das Schiff schwer arbeitete und trotz der ausgelegten Oelbeutel viel Wasser übernahm, Sturzseen über das Schiff rollten und die Luken sich begaben, fing das Schiff an, viel Wasser zu machen, und von jetzt musste fast ununterbrochen gepumpt werden. Im April erkrankte Capitän Wiese an Skorbuterscheinungen, bald darauf auch der erste Steuermann Tholen; später zeigten sich noch bei drei weiteren Leuten der Besatzung leichte Zahnfleischgeschwüre, die übrigen blieben gesund. Ende April passirte man den Aequator, im Mai herrschte wieder sehr unruhiges Wetter, Anfang Juni war infolge Ueberanstrengung die ganze Mannschaft vollständig ermattet; bei allen hatten sich heftige Schmerzen in den Arm- und Brustmuskeln eingestellt. Plymouth wurde als Nothhafen angelauten. Die Erkrankten wurden in ärztliche Behandlung gegeben. In englischen Blättern haben sich sehr übertriebene Berichte über die Erkrankungen gefunden, heute wurde constatirt: dass nur Capitän und Steuermann ernstlich erkrankt waren und dass der Proviant bis zum Schlusse der Reise vollständig ausreichend war. Der Capitän führte seine Erkrankung zurück auf das in Butaritari eingenommene Trinkwasser und die Ausdünstung der Ladung.

Der Spruch des Seeamts lautete in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Reichscommissars: Die Braker Bark »Victoria« ist am 24. Decbr. 1899 beim Einsegeln zum Ankerplatz von Butaritari in der Südsee unter Lootsenführung in Folge plötzlichen erheblichen Abschnalens des Windes auf ein Corallenriff gerathen und zwei Tage später mit eigener Hülfe wieder flott geworden. Die Schiffsführung trifft kein Verschulden, die von dem Capitän ergriffenen Maassregeln, das Schiff wieder abzubringen, waren zweckentsprechend. Die Untersuchung durch Taucher ergab nur unbedeutende Beschädigungen, so dass der Capitän, zumal das Schiff dicht gelieben, die Heimreise angetroffen hat. In Wirklichkeit war das Schiff im Boden schwer beschädigt. Im weiteren Verlauf der Reise machte es viel Wasser, so dass die Mannschaft in den letzten Wochen angestrengt pumpen musste, und sich der Capitän wegen des erschöpften Zustandes der Mannschaft gezwungen sah, Plymouth als Nothhafen anzulauten. Gegen Ende der Reise sind der Capitän und der erste Steuermann schwer an Skorbüt erkrankt, und schliesslich zeigten sich bei drei Personen der Besatzung leichte Skorbüterscheinungen. Die Verproviantirung war gut, nur gutes Trinkwasser hatte sich der Capitän nicht verschaffen können. Vielleicht sind

die Erkrankungen mit verursacht durch den starken Dunst der Copraladung, der sich besonders in der Cajüte geltend machte. Das Verhalten des Capitäns Hinrich Janssen Feyen Wiese und des Steuermanns Tholen und der ganzen Mannschaft ist sehr zu loben. (W.-Z.)

Schiffbau.

Stapellauf. Am 14. August lief auf der Werft von David J. Dunlop and Co. in Port Glasgow der erste von zwei grossen mit der Werft von der Woermann-Linie, Hamburg, contrahirten Dampfern vom Stapel. Das Schiff erhielt in der Taufe den Namen »Ernst Woermann«. Die Dimensionen des Dampfers sind: 340×44×29'6". Die Maschine ist eine Triple-Expansionsmaschine, deren Cylinder Durchmesser von resp. 14, 38 und 63" bei 42" Hub haben. Drei grosse einendige Kessel versorgen die Maschine mit Dampf. Das Schiff ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für den Passagier- und Frachtverkehr erbaut.

Stapellauf. Am 15. August lief in Howdon on Tyne ein für die Herren A. C. de Freitas & Co., Hamburg, von der Northumberland Shipbuilding Co. Ltd. neuerbauter, grosser Fracht- und Passagierdampfer vom Stapel. Der Dampfer erhielt in der Taufe den Namen »Etruria«. Die neue »Etruria« hat folgende Dimensionen: 391×48×31×28'. Das Schiff wurde nach Lloyds höchster Classe unter specieller Aufsicht erbaut. Die von der Maschinenfabrik von Blair & Co. Ltd. ausgeführte Maschinenanlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine, welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Knoten per Stunde ertheilen wird. Durch 6 bis zum Oberdeck reichende, stählerne Schotten wird das Schiff in 7 wasserdichte Abtheilungen getrennt, ein doppelter Zellenboden hält 1000 Tons Wasserballast. Der Dampfer hat 2 vollständig durchlaufende Decks, über denen sich eine lange Brücke, sowie vorn und hinten Aufbauten erheben. Während der vordere Aufbau zur Behorburgung der Mannschaften dienen soll, sind die fast 100 Fuss lange Brücke, sowie der hintere Aufbau für Ladungszwecke vorgesehen. Auf dem Brückendeck erheben sich die Deckshäuser und Salon, Badezimmer und Räume für die Officiere, sowie einer Reihe eleganter Passagierkammern I. Cl. Hierüber liegt die Capitänswohnung, das Karten- und das Steuerhaus. Die »Etruria« hat 5 grosse Ladeluken und 14 Ladebäume, welche durch starke Dampfwinden bedient werden. Ende September soll der Dampfer unter der Führung des Capitäns Breckenfelder seine erste Reise in der La Plata-Linie der genannten Rhederei antreten.

Daimler Motorboote. An den Dampfer »Bazan« wurde von den Herren Deurer & Kaufmann ein 3 HP Daimler Benzin-Motorboot zur Verladung nach Carril (Spanien) geliefert. Das aus Eichenholz kupferfest auf der Werft von H. Heidtmann, Uhlenhorst, erbaute Boot, machte seine Probefahrt auf der Alster und gefiel vorzüglich durch saubere Ausführung und eleganten Schnitt. — Bei E. Höpner, Steinwärder, geht das für unsere Alsterpolizei bestimmte 4 HP Daimler Stahlboot in den nächsten Tagen zu Wasser, während drei weitere 4 und 6 HP Daimler-Boote für Hamburger Rechnung auf dem Helgen stehen. — C. Breuning, Reiherstieg, lieferte an die Herren Albers & Cons. ein 6 HP Daimler Stahlboot. — R. Holtz, Harburg, baut eine Anzahl Daimler-Boote für Rechnung der Herren Deurer & Kaufmann und lieferte für die China-Truppentransporte 3 und 1 für Warschau bestimmtes Daimler-Boot an diese Herren ab.

Vermischtes.

Grosse Sichtweite des Landes in Folge von Strahlenbrechung. Capt. J. Danklefs von der Bark »Pallas« schreibt in den Annalen der Hydrographie: »Als wir auf der Reise von London nach Sydney NSW. am 22. März 1899 gleich nach Sonnenuntergang die Insel Montagu an der Ostküste Australiens in Sicht bekamen, war die ganze Insel sowie der Feuerthurm ganz deutlich mit blossen Auge zu sehen, obgleich wir nach Chronometerlänge 50 Sm davon abstecken sollten. Da wir während der Reise keine Gelegenheit gehabt hatten, den Stand des Chronometers durch Sonnenhöhen und Landpeilungen zu controliren, nahm ich an, dass derselbe unrichtig sei, glaubte aber doch, dass Strahlenbrechung mit im Spiele sei, wodurch die Sichtweite der Insel so sehr vergrössert wurde. Bei der Ankunft in Sydney fanden wir dann auch den angenommenen Stand des Chronometers als ganz richtig, und hatten wir also in der That die kleine, nicht hohe Insel auf eine Entfernung von 50 Sm gesehen.« (Anmerkung. Nach dem »Australia Directory« des »Hydrographic Office« der Britischen Admiralität, Band I, hat die Montagu-Insel im höchsten Hügel, der sich auf dem südlichen Theile der Insel befindet, eine Höhe von 210 Fuss engl. oder 64 m. Die Höhe des Leuchtfuers in dem Thurme auf jenem höchsten Punkte der Insel ist im »Verzeichniss der Leuchtfuer aller Meere«, herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, zu 76,2 m angegeben. Zieht man die Höhe des Landes von 64 m und eine Augeshöhe auf dem Schiffe von 4 m in Rechnung, so ergibt sich eine ausserste Sichtweite unter normalen Verhältnissen von 20,7 Sm. In Wirklichkeit befand sich »Pallas« aber um 6 Uhr Abends nach der Besteckrechnung, die sich an gute astronomische Ortsbestimmungen am Vormittage und am Mittage anschliesst, in einer Entfernung von 52,5 Sm vom höchsten Punkte der Insel. Der Wind war bis zum Mittage W. bis WSW. 4 bis 5 und ging dann auf SO. 2 und im Laufe des Nachmittags und des Abends auf O. und NO., bis zur Stärke 3 zunehmend. Mit dem Umgeben des Windes von W. nach SO. und O. stieg die Lufttemperatur von 17,4° auf 19,2° C. Vielleicht blieb nun die Luft unter der australischen Küste, in deren Nähe die Insel Montagu liegt, noch länger kühl, als weiter landab der Fall war, weil dort das kalte Tiefenwasser, das durch den ablandigen westlichen Wind nach oben gekommen war, seinen Einfluss länger geltend machte. Diese Verschiedenheit in der Wärme und Dichtigkeit der zwischen Object und Auge liegenden Luftmassen: kühler und dichter in der Nähe des Landes, wärmer und lockerer draussen auf See bei dem Schiffe, verursachte dann vielleicht die übergrosse Strahlenbrechung, durch welche das Bild der Insel so hoch gehoben wurde.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. August 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 781 Schiffe, dar. 348 Dampfer (incl. Schlepper) und 433 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt theilnahmen sich, nach Flaggen geordnet: 570 deutsche, 114 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 53 holländische, 31 englische, 6 russische, 3 französische, 3 belgische und 1 amerikanisches Schiff.

Eine öffentliche Seemannsversammlung fand am 17. August in Hamburg statt. Die Tagesordnung lautete: »Deutsche und chinesische Arbeitskraft an Bord deutscher subventionirter Dampfer.« Nach einem eingehenden Referat des Vorsitzenden des Seemannsverbandes, Herrn Paul Müller, wurde die folgende Resolution genehmigt: »Die pp. Versammlung verurtheilt es auf das Allerentschiedenste, dass trotz jahrelanger Proteste der Seeloute Deutschlands, erhoben in ihren Versammlungen, auf ihren allgemeinen Congressen, gegen die Anstellung farbiger der deutschen Sprache nicht kundigen Seeleute, die deutsche Reichsregierung in Ver-

bündung mit dem Parlament keine energischen Schritte unternommen hat, resp. unternimmt, um die Grossrheder Deutschlands durch gesetzliche Bestimmungen resp. bundesrätliche Erlasse und Verordnungen zu zwingen, von der Anmusterung solcher Schiffsmannschaften Abstand zu nehmen. Ganz besonders aber protestiren die Versammelten als deutsche Staatsbürger gegen die Anstellung von Farbigen auf Schiffen, die aus dem Staatsäckel, also mit dem Gelde deutscher Steuerzahler subventionirt werden, soweit sie an die ostasiatische Fahrt im Allgemeinen, sowie an den momentanen Truppentransporten im Besonderen theilgenommen sind. Aber auch vom seemannischen Standpunkte aus verwerfen sie die Anstellung, weil in Folge des Umstandes, dass die Farbigen auch nicht annähernd der deutschen Sprache mächtig sind, auch die gegebenen Commandos beim Eintritt einer Catastrophe nicht prompt ausführen können, wodurch Schiffe, Ladung, Leben und Gesundheit der Mannschaft und Passagiere leichtfertig und bewusst gefährdet werden. Die Gründe, die seitens der Rheder für die Anstellung der Farbigen angeführt werden (wie weniger häufiges Eintreten von Schläppheit, grössere Widerstandsfähigkeit etc.) kann die Versammlung nicht als stichhaltig anerkennen, sondern stellt von Neuem die Forderung an Regierung und Reichstag, gesetzliche Bestimmungen zu erlassen, durch welche die Anheuerung von Farbigen auf Schiffen unmöglich gemacht wird. (H.N.)

Erleichterungen für die Küsten-Dampfschiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten und Porto Rico bezw. Hawaii. Durch ein vom Congress angenommenes und vom Präsidenten der Vereinigten Staaten am 31. Mai 1900 unterzeichnetes Gesetz werden die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. Juni 1894, betitelt »An Act to facilitate the entry of steamships«, auf Dampfer, welche zwischen den Vereinigten Staaten und Porto Rico bezw. Hawaii verkehren, ausgedehnt.

Schiffahrt zwischen den Vereinigten Staaten und Hawaii. Ein Circular des amerikanischen Schatzamtssecretärs, vom 3. Mai 1900, bestimmt auf Grund der Sectionen 5 und 98 der Hawaii Bill, dass von Schiffen, die von Hawaii kommen, in Häfen der Vereinigten Staaten, und von Schiffen, welche von den Vereinigten Staaten kommen, in Häfen Hawaii Tonnengelder nicht erhoben werden sollen, dass dagegen von Schiffen, die von anderswo als von den Vereinigten Staaten kommen, in Häfen Hawaii die durch die Gesetze der Vereinigten Staaten vorgeschriebenen Tonnengelder erhoben werden sollen. Ein weiteres Circular, vom 3. Mai d. J., enthält die auf Grund der Hawaii Bill erlassenen Bestimmungen über die Nationalisirung von Schiffen, welche in Hawaii registrirt waren, sowie über die Küstenschiffahrt zwischen Hawaii und den Vereinigten Staaten, welche den in den Vereinigten Staaten registrirten, sowie den nunmehr nationalisirten Schiffen Hawaii vorbehalten wird. Die Bestimmungen beider Circulare sind mit dem 14. Juni d. J. in Kraft getreten.

Schiffahrtsbestimmungen für Porto Rico. Ein Circular des Schatzamts, vom 24. April d. J., enthält die in Verfolg der Section 9 der Porto Rico Bill erlassenen Bestimmungen über die Nationalisirung von Schiffen, welche sich am 11. April 1899 in Händen von Bewohnern Porto Rico's befanden und noch sich befinden. Ein weiteres Circular vom selben Tage bestimmt, dass von Schiffen, die von Porto Rico kommen, in Häfen der Vereinigten Staaten, und von Schiffen, welche von den Vereinigten Staaten kommen, in Häfen Porto Ricos Tonnengelder nicht erhoben werden sollen, dass dagegen von Schiffen, die von anderswo als von den Vereinigten Staaten kommen, in Häfen Porto Ricos die durch die Gesetze der Vereinigten Staaten vorgeschriebenen Tonnengelder erhoben werden sollen. Die Bestimmungen beider Circulare sind mit dem 1. Mai d. J. in Kraft getreten.

Ausbau des Petroleumhafens in Odessa. Der Oberingenieur der neurussischen Handelshäfen beabsichtigt einen weiteren Ausbau des Petroleumhafens in Odessa. Zur Entladung des Petroleums und der Naphtaproducte aus den Seeschiffen in die Petroleum-Reservoirs und die Eisenbahncisternenwagen, wird der Bau von zwei Pumpstationen und die Anlage einer Röhrenleitung von der Landungsstelle bis zu den Pumpstationen geplant. Auch soll ein massives Gebäude zur zeitweiligen Lagerung von Naphtaproducten in Kisten und Fässern errichtet und die Anlagen des Petroleumhafens bedeutend erweitert werden. (Russischer Regierungs-Anzeiger.)

Umbau der Mole in Baltischport. Der Umbau der langen Mole in Baltischport soll in diesem Jahre beendet werden. Der schmale Eingang in den Hafen von nur $8\frac{1}{2}$ Faden führte zu Unzutraglichkeiten verschiedenster Art, sodass die Verbreiterung des Einfahrtsweges in Angriff genommen werden musste. Diese soll durch das Fortnehmen der kurzen Mole erreicht werden. Zum Schutze des Hafens gegen die Süd- und Südwestwinde und zur Erleichterung des Einfahrens der Schiffe in den Hafen projectirt die Verwaltung des Revalschen Hafens, welche die Arbeiten in Baltischport ausführt, die vorhandene Mole um zehn laufende Faden zu verlängern.

(Russ. Regierungs-Anzeiger.)

Thellweise Entrichtung der Tonnenabgaben in Papiergeld in der Dominikanischen Republik. Während die Dominikanische Regierung durch Decret vom September v. J. das im Lande im Umlauf befindliche Papiergeld von der Annahme bei Entrichtung der Zölle und öffentlichen Abgaben ausgeschlossen hatte, ist nunmehr durch ein neues Gesetz bestimmt worden, dass die Hälfte der Tonnenabgaben von den in die Häfen der Republik einlaufenden Schiffen in Papiergeld nach dem Verhältniss von 5 Pesos für 1 Dollar Gold bezahlt werden kann.

Die Zahl der im Hafen von Port Elizabeth im Jahre 1899 einelartirten Schiffe betrug 581 von 2 017 674 Reg.-Tons gegen 548 von 1 802 740 Reg.-Tons im Vorjahre. Die deutsche Flagge war hierunter mit 42 Schiffen von 74 160 Reg.-Tons vertreten.

Transport von Materialien nach China. Die »Kiel. Ztg.« schreibt: »Wie wir erfahren, ist der hiesigen Rhederei H. Diederichsen von Seiten des Kriegsministeriums der Transport grosser Quantitäten von Materialien nach China übertragen worden, und werden in Erledigung dieses Auftrages die österreichischen Dampfer »Borneo«, »Jenny« und »Emilia«, sowie die englischen Dampfer »Caithness« und »Claverhill« im Laufe dieser und der nächsten Woche mit ca. 40 000 cbm von Hamburg nach Taku expedirt werden. Ausser diesen Transporten ist der genannten Firma der Auftrag zu Theil geworden, grosse Quantitäten deutscher Kohle nach Tsingtau auf den Weg zu bringen. Es schwimmen bereits die Dampfer »Benvorlich« und »Glenarry« mit zusammen 8000 T., während sich die Dampfer »Carmantheshire«, »Socotra«, »Hansa« und »Glenfarg« mit zusammen ca. 12 000 T. im Laden befinden. Aehnliche Quantitäten werden auch für den Monat September zur Verschiffung kommen.

Kleine Mittheilungen.

Laut »Reichsanzeiger« sind verliehen worden: Herrn Dr. Ecker, Director in der Hamburg-Amerika Linie der Kronenorden III. Cl., Herren v. Holzendorf und Schiffsinspector Polis, Beamte der Hamburg-Amerika Linie, der Rothe Adler-Orden IV. Cl.

Der Norddeutsche Lloyd beabsichtigt eine directe Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Lübeck durch den Elbe-Trave-Canal zu errichten und hat die Vertretung der Firma Franz Heinrich in Lübeck übertragen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 22. August. Ausserordentl. Generalversammlung. Nach Erledigung der Eingänge und nach Aufnahme eines Mitgliedes wird nach längerem Meinungsaustausch Herr Capt. Patzelt zum ersten Vorsitzenden des Vereins gewählt. In die Tagesordnung »Statutenänderung« konnte wegen vorgeschrittener Zeit nicht mehr eingetreten werden, wohl aber wurde beschlossen, in der nächsten am 12. September abzuhaltenden Sitzung über den Gegenstand zu discutiren. Die endgültige Beschlussfassung soll jedoch erst in der Januar-Generalversammlung stattfinden, ebenso soll zu der in Vorschlag gebrachten Effectenversicherung auf Gegenseitigkeit erst dann definitiv Stellung genommen werden. Ausser mit dem bereits genannten Thema wird sich die nächste Versammlung auch mit dem Referat beschäftigen, welches Herr Capt. Matthiessen, der Delegirte des Vereins zum internationalen Congress der Handelsmarine in Paris, abstaten wird.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 16. August abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung wurde zunächst ein Herr als Mitglied in den Verein aufgenommen und ein Herr als Mitglied vorgeschlagen, sowie bekannt gegeben, dass durch den Verwaltungsrath während der Ferien weitere 8 Herren als Mitglieder aufgenommen seien. Der Vorsitzende giebt bekannt, dass die in letzter Versammlung vom Vorsitzenden, Herrn Pickhard, auf Grund der Broschüre beantragte Cassenrevision unter Hinzuziehung von zwei Sachverständigen am Montag, den 13. und Dienstag, den 14. d. M., stattgefunden habe und ersucht die anwesenden Sachverständigen ihren Bericht darüber zu erstatten. Dieselben erstatteten sodann folgenden Bericht über das Ergebniss der Revision der Cassen- und Buchführung, welche sie in Gegenwart des Verwaltungsrathes vorgenommen hatten. Nachdem der Abschluss der Bücher vorgenommen worden sei, habe sich das Saldo in der Casse als richtig gezeigt. Sie seien hienauf zur eingehenden Prüfung der Bücher, Sparcassen-Einlagen und Quittungen geschritten und hätten auch hier alles in einem vorzüglichen Zustande gefunden; sie hätten bei der Buchführung herausgefunden, dass dieselbe mit grossem Fleisse und vieler Mühe geführt worden sei und dieselbe sich von Jahr zu Jahr vervollkommen habe, sodass dem Cassirer ein Zeugniß ausgestellt werden müsse, welches jeden Zweifel an der Richtigkeit der Führung der Casse und Bücher ausschliesse. Die durch das Statut festgelegte vierteljährliche Controlle sei durch eine monatliche verschärft und sei es nicht möglich, dass bei aufmerksamer Prüfung durch den Verwaltungsrath irgendwelche Unregelmässigkeiten vorkommen könnten. Eine solche vorzügliche Controlle hätten sie bisher bei keinem Vereine vorgefunden. Der Vorsitzende theilte im Anschluss hienan mit, dass der Verwaltungsrath sich auch von der Bank habe eine Bestätigung geben lassen, dass die auf sämtlichen Sparcassenbücher eingetragenen Beträge vorhanden seien und irgendwelche Erhebungen von Geldern nur durch Gegenzeichnung von 3 Mitgliedern möglich sei, also auch in dieser Hinsicht das

denkbar Möglichste zur Sicherung des Vereins-Vermögens gethan worden sei. Ferner legte der Vorsitzende die Hypotheken-Extracte über 15 000 \mathcal{A} vor, sodass über die Sicherheit dieser Summe keine Zweifel obwalten konnten. Redner betont, dass das Resultat der Revision für den Vorsitzenden und Cassirer als ein durchaus glänzendes genannt werden dürfte und giebt der berechtigten Hoffnung Ausdruck, dass auch die weiteren Angriffe, welche von Herrn Capitän Gronmeyer gegen die Vereinsleitung erhoben worden seien, ebenfalls so haltlos wären, als wie die in Bezug der Cassen- und Buchführung. Ferner wurde beschlossen von weiteren ordentlichen Versammlungen bis zum 15. September Abstand zu nehmen und dieselben durch zwanglose Zusammenkünfte an jedem Donnerstag Abend im Vereinslocale zu ersetzen. Nachdem noch ein Mitglied zum Verwaltungsrathe gewählt war, wurde die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Zweiter Jahrgang. 1900. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12. Preis \mathcal{A} 2.25.

Die politischen Ereignisse der letzten Zeit sind dazu angethan, breiten Schichten unseres Volkes die Wichtigkeit der Stärkung unserer Wehrkraft zur See deutlich vor Augen zu führen. Durch die Annahme des neuen Flottengesetzes seitens der gesetzgebenden Factoren des Reiches ist ein bedeutungsvoller Schritt zum Schutz der deutschen Seeinteressen gethan. Vorbereitet wird dieser Schritt durch eine gewaltige geistige Bewegung, in der weite Kreise der Nation zu der Vorlage der verbündeten Regierungen Stellung nahmen, und die in ihrem weiteren Verlauf zu einer erfreulichen Vertiefung und Stärkung des Verständnisses für den Werth und die Schutzbedürftigkeit unserer Seeinteressen führte. Wenn hierbei, wie von verschiedener Seite wiederholt betont worden ist, die sachgemassen und objectiv gehaltenen Darlegungen des Nauticus, die derselbe in seinem »Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen« darbot, gute Dienste geleistet haben, so wurde der Verfasser durch diese Anerkennung zur Fortsetzung des Werks ermutigt. Soeben gelangt der zweite Jahrgang 1900 zur Ausgabe. Inhaltlich setzt sich das Jahrbuch die gleichen Ziele wie früher. Es soll ein Sammelwerk darstellen, das dem Fachmann und Interessenten die ihm erwünschten Daten liefert, es soll ferner in einer Reihe ausgewählter Aufsätze Jedermann die Möglichkeit bieten, sich über wichtige Fragen des Seewesens und über die mannigfaltigen Beziehungen zwischen der Seegelung des Reiches und seiner politischen und wirtschaftlichen Fortentwicklung ein eigenes Urtheil zu bilden. Auf eine umfassende Behandlung aller Gebiete des Seewesens und eine erschöpfende Wiedergabe der einschlägigen Daten in jedem Jahrgang muss verzichtet werden, da der Umfang des Werkes an bestimmte Grenzen gebunden ist; ein Inhaltsverzeichnis der bisherigen, mit dem Jahre 1898 beginnenden Nauticus-Veröffentlichungen erleichtert aber eine Orientirung über früher behandelte wissenschaftliche Materien. In seiner formellen Redigirung unterscheidet sich der zweite Jahrgang insofern von dem ersten, als der Stoff vielfachen Wünschen entsprechend, inhaltlich geordnet ist. Es werden Aufsätze maritimen, politischen und historischen Inhalts, solche wirtschaftlichen und technischen Inhalts, solche wirtschaftlichen und technischen Inhalts und Statistisches unterschieden. Zehn Abbildungen und Tafeln sind zur Erläuterung des Textes beigefügt. Der überaus reichhaltige Inhalt des Jahrbuchs verdient, die Würdigung der Fachleute und das Interesse eines ausge dehnten Leserkreises zu finden.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edyo & Co.

New-York, den 10. August 1900.

Während Dampfraten für alle anderen Waarengattungen entweder gestiegen oder mindestens sehr beständig geblieben sind, haben Getreidefrachten an diesem Aufschwung nicht Theil genommen; die wenigen Abschlüsse, welche zu berichten sind, konnten nur zu Raten, niedriger als die vorwöchentlich notirten, nämlich 4 s 3 d nach Cork f. O., bewirkt werden. Das allgemeine Geschäft wird beeinträchtigt durch den Mangel an offener Räumte und durch das consequente Beharren an bestimmten Forderungen der Rheder. Die Vercharterer in atlantischen Baumwollhäfen sind deshalb ausser Stande, die ihnen angebotenen Räumte zu acceptiren. Die Raten für Zeitcharter behaupten sich noch immer auf der grossen Höhe, welche durch die Haltung der Rheder erreicht ist; letztere sind eifrigst bemüht, Charter für längere Dauer abzuschliessen, ein Beweis, dass wir gegenwärtig die höchsten Raten erreicht haben. Es mag hierbei wohl bemerkt werden, dass die Raten, welche für kleine Partien von Getreide oder Stückgutladung in nördlichen Häfen oder im Golf gezahlt werden, in keiner Weise die Kosten von Booten decken, die gegenwärtig von dort her auf Zeit angenommen werden. — Mit Rücksicht auf Segelschiffsräumte können wir nur wiederholen, dass der unveränderte Mangel an Raaschiffen am Platz oder in der Nähe, verbunden mit einer Saumseligkeit im Angebot, das Geschäft beinahe zum Stillstand gebracht haben. Obgleich der Bedarf nicht gerade sehr lebhaft ist, sind die Raten erklärlicherweise fest und in aufsteigender Tendenz begriffen. Die wenigen abgeschlossenen Charter sind zu Bedingungen zu Stande gekommen, die für die Rheder sehr günstig lauten. Es herrscht für Schiffe, geeignet zum Kistencel-Transport nach dem fernen Osten, Bedarf vor und wir glauben versichern zu können, dass mit festen Räumteangeboten zur Hand höhere Raten als gegenwärtig erzielt werden, obgleich sich nichts von Bedeutung in letzter Zeit in dieser Linie vollzogen hat.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass-gat.
Liverpool, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d	15/	15/	12 6
London,	5d	20/	15/	15/
Glasgow,	3 $\frac{1}{2}$ d	22/6	13/9	15/
Bristol	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	15/	15/
Hull	4 $\frac{1}{2}$ d	20/	12/6	15/
Leith	5d	25/	15/	17/6
Newcastle	4 $\frac{1}{2}$ d	22/6	17/6	15/
Hamburg	70 s	24c.	17 cents.	30 mk
Rotterdam	9 $\frac{1}{2}$ c.	25 cts.	17 cts.	12c.
Amsterdam	9 $\frac{1}{2}$ c.	25 cts.	17 cts.	12c.
Kopenhagen	4/	25/	17/6	20/
Bordeaux	3/6	32 $\frac{1}{2}$ cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4d	21/3	15/	15/
Bremen	70 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 35 c. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 30 c. — Bremen 40 c. — Marseille 30 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/1 $\frac{1}{2}$	4/1 $\frac{1}{2}$	3/6	3/6
Raff. Petrol. p. Segel	.....	2/9a3/6	.....	28 c
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24 $\frac{1}{2}$ a25c.	24c.	16c.	25a28c.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreispaltige Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 35.

Hamburg, den 1. September.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Hamburger Werftarbeiterstrike. — Flüssige Feuerung an Bord. — Die Entwicklung der Schifffahrt in ihrem Einfluss auf Industrie, Handel, Gewerbe und Ackerbau. — Die Kriegstransporte und ihre Lehren. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

Auf dem Ausguck.

Ueber das Auswandererwesen in Hamburg während 1899 bringt der kürzlich veröffentlichte Jahresbericht der Auswandererbehörde manche Angaben zur Kenntniss, die auch von seemännischen Lesern Beachtung verdienen. Das gilt ganz besonders für denjenigen Abschnitt, der das Besichtigungswesen behandelt. Werden doch immer von bestimmter Seite die Vorsichtsmaassregeln als ungenügend bemängelt, die zum Schutz der an Bord befindlichen Passagiere und Mannschaft seitens der Rhedereien getroffen sind. Ist durch eine derartige Kritik auch hauptsächlich beabsichtigt, den edlen uneigennütigen Menschenfreund zu markiren, oder gar Unfrieden zu stiften, ohne den Rhedern thatsächlich mangelnde Fürsorge nachweisen zu können, so finden sich immer noch Leute genug, die Alles für baare Münze nehmen, was ihnen aufgetischt wird. Gehen bei einer Schiffscollision oder Strandung Menschen verloren, dann müssen natürlich die mangelhaften Rettungsmaassregeln an Bord daran Schuld sein. Ereignen sich Eisenbahnzusammenstösse oder Bahnentgleisungen mit Menschenverlust, Catastrophen, die unendlich viel häufiger als Seeunfälle stattfinden, dann ist schlimmstenfalls der wachsende Verkehr

dafür verantwortlich zu machen, die Eisenbahnverwaltung bleibt schuldlos. Büssen bei einem Schiffsbrand Personen ihr Leben ein, so liegt es selbstverständlich an den ungenügenden Feuerlöschvorrichtungen an Bord, brennen aber Theater oder andere öffentliche Gebäude ab, in denen sich ähnlich wie in Schiffsräumlichkeiten Menschen zusammengepfercht aufhalten, dann denkt, falls Personen dabei verunglückt sind, kein Mensch daran, die Löschvorrichtungen solcher Institute zu tadeln; höchstens über Mangel an Noththüren wird lamentirt. Aehnliche Vergleiche lassen sich noch sehr viele ziehen. Das letzter Zeit im Wachsen begriffene Interesse des Binnenländers für die Seefahrt hat leider auch das Bedürfniss gezeitigt, bei passender oder unpassender Gelegenheit unsachgemässe Kritik an Schiffseinrichtungen zu üben, die mit fortschreitender Technik ständig verbessert werden, ja vervollkommenet werden müssen, weil sie unter Aufsicht staatlicher Behörden stehen. Und, dass diese Aufsicht von Jahr zu Jahr häufiger und schärfer geübt wird, geht aus dem Bericht der Behörde des Auswandererwesens hervor. Es heisst dort an einer Stelle:

»Die Thätigkeit der Besichtigter der Auswandererschiffe hat im Jahre 1899 zugenommen; während im Jahre 1898 im ganzen 464 Besichtigungen und Vermessungen stattfanden, wurden im Jahre 1899 von den Besichtigern im ganzen 541 Besichtigungen und Vermessungen ausgeführt

und zwar 438 Hauptbesichtigungen mit Bezug auf Ausrüstung, Verproviantirung, Sicherheitsmaassregeln, 14 Ladungsbesichtigungen, 97 Besichtigungen im Dock und 12 Vermessungen. Auf der Unterelbe fanden 68 Besichtigungen und Einschiffungen statt. Soweit Zeit und Umstände es erlaubten, haben die Besichtigter bei den Schiffsbesichtigungen auch Uebungen in Bezug auf die richtige Handhabung des gesammten Sicherheitsdienstes abgehalten.

Aus Lübeck wird uns geschrieben:

Da die »Hansa« von jeher die Bedeutung des Elbe-Trave-Canals erkannt hat und seiner Zeit dem grossen Culturwerk ein überaus günstiges Prognostikon stellte, wird Ihre Leser gewiss die Mittheilung interessiren, dass sich der Schiffsverkehr auf dem neu eröffneten Canal überraschend schnell entwickelt. Diese Thatsache, das gerechtfertigte und durch Erfolge gekrönte Vertrauen, hat den in Lübecks Mauern lange Zeit thatenlos vegetirenden Hanseatengeist wieder erweckt und ihn mit den Attributen ausgestattet, durch welche er im Mittelalter glänzend hervorstach. Wir meinen die für Erfolge nothwendigen Eigenschaften, kühnen Unternehmungsgeist gepaart mit klugabwägender Besonnenheit. Von solchen Empfindungen werden die Lübecker Behörden getragen, denn sie wenden sich mit frischem Wagemuthe an die Verwirklichung neuer grosser Projecte. Es galt längst als öffentliches Geheimniss, dass der Erbauer des Elbe-Trave-Canals von der Behörde mit der Ausarbeitung des Projectes eines **Freihafens für Lübeck** beauftragt war. Heute soll der Auftrag schon soweit erledigt sein, — man versichert es von glaubwürdiger Seite — dass die Baupläne in der Hauptsache fertiggestellt sind. Da es sich mit diesem Project erklärlicherweise um ein Riesenunternehmen handelt, soll es auch nur in Theilentwürfen zur Ausführung gelangen. Zu solcher Maassnahme drängt weniger der nothwendig werdende Aufwand an Arbeitskräften als der an Capital. Denn die Kosten zur Fertigstellung eines Freihafens werden zweifellos noch die Ausgaben übersteigen, mit denen der Lübeckische Staat am Bau des Canals theilhaftig war. Dass es sich mit dem Gesagten nicht um Baupläne handelt, deren Inangriffnahme sich erst nach einem Decennium vollziehen wird, mag aus dem glaubwürdigen Gerücht hervorgehen, welches besagt, der Bürgerschaft werde bereits in kommender Session das Hafenproject zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Bauendahl'sche Nordpolexpedition, deren Programm nach Angaben ihres Führers in No. 32 veröffentlicht wurde, hat einige deutsche Blätter zu Commentaren veranlasst, die vielleicht recht gut gemeint sind, sonst aber ihren Zweck eher verfehlen als erreichen werden. Dass die von Capt.-Leutnant

Bauendahl sich gestellte Aufgabe mit dem 44 R.-T. grossen Segler »Matador« überaus schwer zu lösen sein wird, ist sowohl ihm wie seinen aus kräftigen und erfahrenen Seeleuten bestehenden Begleitern sehr wohl bekannt. Das sorgfältig ausgesuchte Personal täuscht sich keineswegs über die Gefahren, die seiner harren. Diesen Eindruck haben wir wiederholt im Gespräch mit den Polarfahrern empfunden. Es kann deshalb nicht davon die Rede sein, Capt.-Lt. Bauendahl habe durch seine Autorität unerfahrene Seeleute mit ins Verderben gelockt, wie ein deutsches Fachorgan behauptet. Ueberhaupt scheint die Bemerkung, die Polarfahrer gehen unfehlbar dem Verderben entgegen, schon deshalb sehr gewagt, als eine auf dem Polarforschungsgebiet anerkannt erste Autorität, Geh. Rath Prof. Dr. Neumayer, in ständiger Verbindung mit Herrn Bauendahl bis unmittelbar vor seiner Abreise stand. Der bekannte Gelehrte würde das Unternehmen nicht so energisch mit seinen werthvollen Rathschlägen unterstützt haben, hätte er es von vornherein für aussichtslos und für die Mannschaft verderbenbringend gehalten. Dass auch wir nicht von einem solchen Erfolg überzeugt sind, wie ihn sich der Expeditionsführer verspricht, ist bereits auf Seite 376 gesagt worden. Um nicht zwecklose Beunruhigung hervorzurufen, wurde aber davon abgesehen, noch besonders auf die Gefahren aufmerksam zu machen, denen die Polarfahrer entgegengehen. Wäre es doch geschehen, die Expedition wäre damit gewiss nicht vereitelt worden, höchstens hätte unter den Theilnehmern eine für ihr Leben gefährliche Entmuthigung Platz greifen können.

Der Hamburger Werftarbeiterstrike.*)

Der anfänglich partielle Strike und dann die durch jenen hervorgerufene Aussperrung Hamburger Werftarbeiter haben längst den Rahmen einer localen Angelegenheit überschritten und ein Interesse in ganz Deutschland wachgerufen, wie es sonst Arbeiterbewegungen selten entgegengebracht zu werden pflegt. Die Erklärung hierfür wird man in erster Linie in dem Umstande zu suchen haben, dass die Lohnbewegung die Veranlassung wurde, dass zum Umbau für den chinesischen Truppentransport bei Hamburgischen Werften aufgegeben

*) Da bisher zu der grossen Werftarbeiterbewegung in Hamburg aus begreiflichen Gründen nur kurze Bemerkungen in der »Hansa« gemacht sind, unsere seemannischen Leser aber — wie aus verschiedenen Briefen an die Redaction hervorgeht — wissen möchten, welchen Ursachen die Bewegung, ihr Entstehen und Wachsen, zuzuschreiben ist, mag nachstehende gedrängte Uebersicht Erwähnung finden.

Dampfer, obno fertiggestellt zu sein, nach einer kaiserlichen Werft gebracht werden mussten. Das für dieses unliebsame Ereigniss bekundete Interesse S. M. des Kaisers, seine Ansprache an eine Anzahl Arbeiter und deren Decorirung, gab der ganzen deutschen Presse Gelegenheit, Stellung zum Werftarbeiteraustand zu nehmen.

Das Urtheil lautete sehr verschieden.

Besonders haben wir drei von einander abweichende Ansichten vertreten gefunden. Die socialdemokratische Presse schreibt die Schuld an der ganzen Lohnbewegung ausschliesslich dem Verhalten der Arbeitgeber zu; in diesem Falle dem Verband der Eisenindustriellen. Begründet wird diese Anschauung folgendermaassen:

Als eine geringe Anzahl (100) Nieter einer Werft, weil ihnen ihr Lohn zu gering schien, nach vergeblicher Lohnforderung in den Ausstand trat, wurden 3000 Werftarbeiter entlassen. Ein Strike im grossen Maassstabe sollte provocirt werden, damit die Werften von Lieferungsverpflichtungen und Conventionalstrafen entbunden würden. Somit das Facit: Die Werftbesitzer haben die Arbeiter in brutaler Weise die Macht des Capitals fühlen lassen, und zugleich sich aus Verlegenheiten herausgezogen, ohne vorher durch das Benehmen der Gemaassregelten zu ihrem Vorgehen gereizt worden zu sein. Weil die Aussperrung somit diesen Motiven ihre Entstehung verdankt, schlugen die Arbeitgeber auch später die angebotene Vermittelung des Gewerbegerichts, zwecks Beilegung der Differenzen, rundweg ab.

Eine andere Version, sie wird von einer grossen Zahl deutscher Tagesblätter vertreten, lautet:

Die Aussperrung der 3000 Arbeiter nach Proclamirung des Nieterstrikes ist erfolgt, um die Bewegung im Keim zu ersticken. Die Nieter konnten längere Zeit von der Partecasse unterhalten werden und es auf eine Kraftprobe ankommen lassen. Sollten aber statt 100 ca. 3000 Arbeiter vom angesammelten Strikefonds zehren, dann würde die Strikeleitung eher zum Frieden als zum Kampf mahnen. Diese Annahme war irrthümlich. Täglich traten neue Arbeiter in den Ausstand, Andere wurden ausgesperrt.

Bis zu diesem Stadium der Bewegung lässt sich eine bestimmte Stellungnahme der Presse für die eine oder andere Partei noch nicht erkennen. Sie kommt aber zum Ausdruck, und zwar im Sinne der Arbeitnehmer, als diese den Vermittelungsvorschlag des Gewerbegerichtes am 15. August annahmen, während er einen Tag später vom Verband der Eisenindustriellen abgelehnt wurde. Man folgerte: die Arbeitgeber geben durch den Beweis ihrer Unversöhnlichkeit der Annahme Raum, als wollen sie den Ausstand zur Regelung der Lohnverhältnisse in ihrem Sinne nach Kräften ausnutzen. Schiebt

dieser Theil unserer Presse auch nicht den Werftbesitzern die von den Socialdemokraten angenommenen Motive unter, so stellt er sich doch auf die Seite der unfreiwillig zur Arbeitseinstellung Gezwungenen.

Wollte man bei Beurtheilung der ganzen Lohnbewegung lediglich das Herz sprechen lassen, dann müsste den Ausgesperrten die Sympathie zufallen. Wer aber die ganze Lohnbewegung, ihre Entstehung, ihr Wachsen und den allmählichen Eintritt in ihr gegenwärtiges Stadium mit Aufmerksamkeit und Unparteilichkeit verfolgt hat, kommt nothgedrungen zu einer anderen Ansicht. Selbstverständlich bestreitet den Arbeitern kein vernünftiger Mensch das Recht, sich zu organisiren und ihre Wünsche gemeinsam durch ihre Organisation bei den gleichfalls organisirten Arbeitgebern zum Ausdruck zu bringen. Nur scheint es im Interesse einer gütlichen Erledigung absolut erforderlich, dass die gedachten Wünsche oder Forderungen in einer angemessenen Form vorgebracht werden. Glaubt der Arbeiter auch, dass gewisse Lohnforderungen, die er an den Brodherrn stellt, gerechtfertigt sind, so giebt ihm diese Annahme doch noch keineswegs das Recht, seine Ansicht dem Arbeitgeber gegenüber in Worte zu kleiden, wie sie wohl in einem Ukas, nicht aber von Jemand gebräuchlich sind, der einen Wunsch erfüllt sehen möchte. Mag beispielsweise im vorliegenden Fall das Anliegen der Nieter und anderer Werftarbeiter auch vollkommen berechtigt gewesen sein, sein Erfüllen blieb doch schliesslich immer vom guten Willen — oder der Einsicht der Arbeitgeber abhängig.

Eine Anschauung wie die eben vertretene hat aber in den Kreisen, welche den Ausstand hervorgerufen haben, nicht stattgefunden.

Recapituliren wir ganz kurz die einzelnen Vorgänge.

Der Metallarbeiterverband an den Verband der Eisenindustriellen, die Lohncommission der Werftarbeiter an die einzelnen Werftbesitzer richten ziemlich gleichlautende Schreiben, (ohne Unterschrift) die einfach besagen: »Am 27. Mai d. J. hat eine Versammlung über Regelung der Arbeitszeit, des Lohnes und der Accordarbeit Beschlüsse gefasst, die wir Ihnen hiermit kundgeben und bis zum 15. Juni um Antwort ersuchen.« Die Adressaten antworteten sofort, auf das zugesandte Circular wegen dessen anmaassender Form und weil es keine Unterschrift trage, nicht einzugehen. Am 5. Juni gelangte ein Brief der Lohncommission der im Heizfache beschäftigten Arbeiter an die Werften. Hier wird sogar im Lapidarstil den Arbeitgebern der Weg gewiesen, wie sie sich zu verhalten haben, um die »Angelegenheit schnell zur Erledigung zu bringen.« Dann fand noch ein weiterer Schriftwechsel statt. Die Vertretung der Arbeiter resumirte nochmals die bereits früher aufgestellten Forderungen,

diesmal im Ton und in der Form etwas mehr den Verhältnissen angepasst. Die Arbeitgeber antworteten nicht mehr, weil sie erkannt hatten, dass die Autoren der verschiedenen Schriftstücke im socialdemokratischen Lager zu suchen sind.

Nun erst traten 100 Nieter der Reiherstiegsschiffswerfte mit Lohnforderungen — die sie innerhalb 24 Stunden erledigt zu sehen wünschten — hervor. Da in dieser kurzen Zeit erklärlicherweise keine Antwort erfolgen konnte, legten die Nieter die Arbeit nieder. Die nun erfolgte Aussperrung anderer Arbeiter erhält angesichts des erwähnten vorausgegangenen Briefwechsels ebenso ein anderes Aussehen, wie die absagende Antwort des Verbandes auf den Vermittlungsvorschlag des Gewerbegerichtes. Zumal dann, wenn man die Gründe erwägt, die die Absage, nach Ausspruch der Arbeitgeber, veranlassen haben. Es heisst in dem Versammlungsberichte u. A.:

«Maassgebend für die Versammlung war die Ansicht, dass die Thätigkeit des Gewerbegerichtes als Einigungsamt in Fällen, wo wenige Arbeiter in Frage kommen, wohl nutzbringend sein möge, dass aber bei grösseren Strikes, insbesondere wenn sie, wie der Werftarbeiterstrike, eine Mache socialdemokratischer Agitatoren sind, die Vermittlung durch Dritte ausschliesslich den socialdemokratischen Hetzern zu Gute komme.»

Diese Antwort trifft den Nagel auf den Kopf. Berufsmässig Streit und Unfrieden stiftende Leute haben das Gift der Zwietracht unter die Arbeiter gesät; sie haben das Keimen der Saat bewacht und begünstigt. Es sind dieselben Personen, die sich aus dem Staube machen, wenn sich das Capital stärker als der künstlich erzielte Wille tausender Arbeiter gezeigt hat und wenn die wochenlangen körperlichen Entbehrungen der verführten, bedauernswerthen Ausständigen nebst ihren Familien, umsonst waren. Diese Hetzer leiden keine Entbehrungen, sie mästen sich an der Krippe der Partocasse, unbekümmert um das grenzenlose Elend, das sie durch Wort und Schrift unzähligen Familien verursacht haben.

Endet diese Lohnbewegung mit einer Niederlage der Strikenden bzw. Ausgesperrten, dann haben die Regisseure des Strikes nichts verloren, während sich die verführten Arbeiter nach langer Entbehrung als völlig Mittellose auf Gnade oder Ungnade ergeben müssen. Sollte aber der Ausgang ein anderer werden — eine bei der Concentration des Capitals sehr unwahrscheinliche Annahme — dann feiern jene Wähler als Menschenbeglückter Triumphe, während die »Beglückten« an den Bettelstab gebracht sind. —

Nehmen wir an, der Verband der Eisenindustriellen hätte, trotz der Erkenntniss, dass die ganze Lohnbewegung eine Mache socialdemokratischer

Hetzer ist, dem Vorschlage des Gewerbegerichtes zugestimmt: Die gegenwärtige Lohnfrage wäre vielleicht beigelegt worden, aber nur, um in veränderter Gestalt, in grösserem Umfange recht bald wieder aufzutreten. Der grosse Maschinenbauerausstand in England, der grösste Lohnkampf, den wir kennen, musste die Hamburger Arbeitgeber daran erinnern, welche Folgen Nachgiebigkeit gegen socialdemokratische Tendenzen haben können. Nur weil die englischen Arbeitgeber von Fall zu Fall, Jahre hindurch, alle Lohnzwistigkeiten durch Einigungsämter hatten schlichten lassen, war der Muth der Gewerkschaftsvereine in einem Maasse gewachsen, dass sie Forderungen stellten, deren Bewilligung einer schmachvollen Niederlage der Arbeitgeber gleich gewesen wäre. Nun erst wurde der immer hinausgeschobene Strike zur That. Welch unsagbares Elend hätte erspart werden können, bei einer richtigen Beurtheilung der Sachlage, Jahre vorher.

Im Interesse unserer Schiffbauindustrie, unseres Nationalvermögens und im Interesse unserer Werftarbeiter selbst halten wir die beobachtete Stellungnahme des Verbandes der Eisenindustriellen für richtig.

Flüssige Feuerung an Bord.

Die gewaltige industrielle Entwicklung in fast allen Ländern des Erdballes, selbst in denen, die sich früher auf die Ausfuhr von Rohstoffen beschränkten, das Anwachsen der Transportmittel und die Zunahme in der Schnelligkeit derselben haben in den letzten zwei Jahren einen besorgniserregenden Mangel an Kohlen gezeitigt, zu dessen Bekämpfung von verschiedenen Seiten schon die Hilfe des Staates angerufen worden ist. Und doch wird, so lange die heutige intensive Thätigkeit in der Industrie andauert, das Problem der Kohlenversorgung nur durch eine gesteigerte Production, sei es an Kohlen, sei es an einem gleichwerthigen Heizmittel, gelöst werden können. Unter diesen Umständen hat die Verwendung der Mineralöle Ostasiens als Feuerungsmittel für die Dampfschiffahrt neuerdings erhöhte Bedeutung gewonnen, die voraussichtlich durch die Ansammlung zahlreicher Kriegs- und Transportschiffe in den ostasiatischen Gewässern und die dadurch veranlasste Steigerung im Kohlenverbrauche jener Länder noch erheblich sich steigern wird.

Schon heute wird auf einer grossen Anzahl von Dampfern, die auf Ostasien fahren, flüssige Feuerung verwendet. So sind die 12 Tankdampfer der »Shell-Line«, mit denen die Gesellschaft ihren 15 Oelreservoir im Indischen Ocean das Material zuführt, für Oelfeuerung eingerichtet, ferner die der »Ras-Co.«, der Gesellschaft »Galbraith«, »Pembroke

& Co.« und die Fahrzeuge einer ungarischen Rhederei. Auch die »Hamburg-Amerika-Linie« hat mit der »Shell Transp. & Trading Co.« einen Vertrag betr. die Einführung der flüssigen Feuerung auf deren nach Ostasien fahrenden Dampfern abgeschlossen. Ausserdem verwenden die meisten Dampfer der holländischen Regierung in Java als Heizmaterial Oel statt Kohlen, und in den Kriegsmarinen zahlreicher europäischer Mächte werden umfassende Versuche in dieser Hinsicht vorgenommen, die, so weit bekannt, günstig ausgefallen sind. Die Vortheile der flüssigen Feuerung gegenüber der Kohlenfeuerung sind jedenfalls nicht zu unterschätzen; sie beruhen in erster Linie auf dem bedeutend höheren Heizwerthe der ersteren und sodann darauf, dass es sich um eine Flüssigkeit handelt, deren Verbrennungsprocess keine nennenswerthen Rückstände ergiebt. Die zeitraubende und lästige Kohlenübernahme fällt fort und an ihrer Stelle befördert eine Dampfpumpe leicht das Oel in die Dampfertanks; da diese durch die Flüssigkeit ohne irgend welche Zwischenräume gefüllt werden, und zudem die Heizbarkeit des Oeles eine grössere ist als die der Kohle, erhalten die Dampfer bei gleicher Quantität des Materials einen erheblich grösseren Actionsradius. Ausserdem ergiebt sich eine Verminderung der Anzahl der Feuerleute und Trimmer, da deren Arbeit nur in einer einfachen Ueberwachung des Zuleitungsmechanismus unter die Kessel besteht und ein einzelner Heizer mehrere Kessel bedienen kann, ferner eine Besserung der hygienischen Bedingungen für das gesammte Maschinenpersonal, leichte Regulirung der Heizung, Schnelligkeit und Elasticität der Dampferzeugung, längere Dauer der Kesselanlagen, gänzliches Fehlen von Asche und Schlacken und damit Vermeidung zeitraubender schwerer Arbeit und der Feuersgefahr auf den Dampfern, vollständige Verbrennung des Materials und schliesslich sofortiges Erlöschen der Feuer, sobald die Maschinen ausser Thätigkeit treten sollen.

Welche Ersparnisse durch die Oelfeuerung erzielt werden können, zeigen die Probefahrten des Dampfers »Trigonia« der »Shell Line« zwischen Singapore und Nhabe; um diese Strecke mit einer Geschwindigkeit von 10 Knoten zu durchfahren, verbrauchte das 73,76 m lange, 13 m breite und 5 m tiefe Schiff, dessen Tonnengehalt 1069 beträgt, 10 T. Oel zum Preise von je 15 s. Die Kosten der Ueberfahrt stellten sich somit auf 110 M., während die Ausgabe für Kohlenfeuerung bei gleicher Schnelligkeit nicht weniger als 1300 M. betragen haben sollen. Allerdings ist die »Trigonia« mit einer, den neuesten Erfindungen auf diesem Gebiete entsprechenden Feuerungseinrichtung versehen, bei der als Zerstäuber nicht wie früher ein Dampfstrahl, sondern Heissluft verwandt wird, die vor der Verwendung über die Brenntemperatur des

Oeles erhitzt wird. Selbstverständlich werden alle Umbauten der Feuerungseinrichtungen in Zukunft nach ähnlichen Principien erfolgen müssen, um eine möglichst rationelle Ausnutzung des Heizmaterials zu erzielen, und es ist keineswegs anzunehmen, dass mit dieser neuesten Einrichtung bereits das absolut beste System geschaffen ist und nicht noch weitere Verbesserungen möglich wären. Geht doch auch der Kohlenverbrauch der Dampfer pro Pferdekraft noch immer mehr zurück, je weiter sich unsere Technik entwickelt; es ist daher wohl zu erwarten, dass auch die Oelheizung noch weitere Verbesserungen erfahren wird, je weitere Verbreitung sie in der Schifffahrt findet.

Dass diese Verbreitung eine immer ausgedehntere werden wird, bedarf nach den günstigen Erfahrungen der letzten Jahre kaum einer Frage, vorausgesetzt, dass die Oelerzeugung sich derart steigern lassen wird, dass sie selbst den umfangreichsten Anforderungen gerecht werden kann. Vorläufig aber dürfte es sich nur darum handeln, für den Verkehr nach und von den Hauptproductionsländern die neue Feuerung einzuführen. Die Oelfelder der »Shell Line« auf Borneo, reichen nach dem Urtheile der Sachverständigen aus, um auf lange Jahre alle den Suez-Canal passirenden Dampfer mit Heizmaterial zu versehen, mögen sie nun nach Ostasien, Australien, Ostafrika fahren. Nun steht weiter fest, dass auch Java, Japan, China und Canada noch gewaltige, der Erschliessung harrende Oellager bergen, deren Ausbeutung wohl kaum lange auf sich warten lassen dürfte, sobald ein grösserer Bedarf für das Heizmaterial hervortreten wird. Es erscheint somit wohl berechtigt, dass die Erzeugung des Oeles wesentlich gesteigert und seine Verwendung als Heizmaterial für die Schifffahrt später auf Gebieten möglich werden wird, die heute in Folge des geringen Angebotes und der hohen Transportkosten dafür gar nicht in Betracht kommen können.

Die deutsche Schifffahrt in Ostasien, die seit dem Ankauf der beiden grossen britischen Gesellschaften durch den »Norddeutschen Lloyd« noch kürzlich eine bedeutende Erweiterung erfahren hat, und nach der Wiederherstellung geordneter und sicherer Zustände in China zweifellos noch grössere Bedeutung erlangen wird, wird jedenfalls nicht unterlassen, die Vortheile, die durch die Verwendung des Oeles als Heizmaterial geboten werden, sich in weitestem Maasse zu Nutze zu machen. Dafür bürgt der Unternehmungsgeist und der praktische Sinn der deutschen Rheder, die seit Jahren an erster Stelle stehen, wo es gilt, durch Einführung praktischer Neuerungen ihre Betriebe auf der Höhe der Zeit zu erhalten.

Die Entwicklung der Schifffahrt in ihrem Einfluss auf Industrie, Handel, Gewerbe und Ackerbau.

Es ist ein gewaltiges Bild, welches sich aus der deutschen Wirtschaftsgeschichte kund giebt und mit Stolz weilt unser Blick auf dem Aufschwunge, den unsere Industrie, der Handel, die Gewerbe und nach mehreren Richtungen hin auch unsere Landwirtschaft genommen haben. Weist doch der Antheil Deutschlands am Welthandel, welcher letzterer 1898 auf rund 75000 Millionen Mark geschätzt wurde, eine Steigerung gegen 1890 von 8,8 auf 11,8% auf, während sich jener der Vereinigten Staaten nur von 9,1 auf 10,3% aufwärts bewegt hat, der Grossbritanniens und Frankreichs in gleicher Zeit aber von 25,2 auf 17,1 bzw. von 11,2 auf 8,4% sogar zurückgegangen ist. Allenthalben in Deutschland hat sich im Laufe der letzten Entwicklung eine gewaltige Vermehrung der Production, eine einzig dastehende Steigerung der Einfuhr sowohl wie in noch bedeutenderem Maasse der Ausfuhr gezeigt.

Die Vervollkommenung der Transportmittel in Bezug auf grössere Schnelligkeit und Massigkeit in der Beförderung, in Folge der unglaublichen Verbilligung der Transportkosten, welche die Transportfähigkeitsgrenze der Güter in wahrhaft ungeahnte Weiten gerückt, so dem Handel ein enormes Feld seiner Bethätigung eröffnet und denselben dadurch zum Welthandel emporgehoben hat, haben erheblich dazu beigetragen, dass die deutsche Wirtschaft eine erstaunliche Entfaltung zu verzeichnen hat.

Dass die deutsche Schiffbauindustrie und der deutsche Schifffahrtsverkehr in verhältnissmässig geringer Zeit eine überall Bewunderung hervorrufoende Entwicklung genommen haben, ist bekannt und doch ist dieselbe seit erst ca. dreissig Jahren zu beobachten. Zwar besass Deutschland auch vor dieser Zeit eine beträchtliche Anzahl von kleinen Werften, aber da sie nur für den Bau von Holzschiffen und Raddampfern, ausnahmsweise auch einmal von kleineren Seedampfern für den europäischen Verkehr eingerichtet waren, so mussten alle die grösseren Bestellungen nach England gegeben werden, an dasselbe Land, welches in einer Nummer der *„Morning Post“* noch im Jahre 1861 von den Deutschen spricht, dass sie nie den Genius, das Weltmeer zu durchfahren oder die hohe See oder auch nur die schmalen Gewässer zu befahren, besessen hätten. Man vergleiche Englands jetzige Ausführungen, die heutige Leistungsfähigkeit unserer Flotte und die von damals! Allein der Gesamttonnengehalt des deutschen Schifffahrtsverkehrs hat sich gemäss dem Anwachsen von Handel und Industrie seit 1870 bis zum Jahre 1897 ungefähr vervierfacht, eine Steigerung, die von keinem anderen Staate in diesem Zeitraume erreicht worden ist.

Heute kann Deutschlands Flotte für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, das grösste Dampfschiff und das grösste Segelschiff der Welt zu besitzen und jetzt wird den deutschen Werften nahezu der ganze Bedarf an Handels- und Kriegsschiffen Deutschlands zur Ausführung übergeben, und sie sind sogar schon vielfach zu Lieferanten fremder Mächte geworden. Eine Thatfache, die der deutschen Schiffbaukunst ein ehrendes Zeugnis giebt und die Grundlage zu seiner jetzigen einflussreichen Blüthe gegeben hat.

Denn während die deutsche Handelsflotte

Januar 1871

1372 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 900 361 R.-T. und
147 Dampfschiffe „ 82 000 „

aufzuweisen hatte, war der Bestand derselben:

Januar 1899

2318 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 596 428 R.-T. und
1223 Dampfschiffe „ 167 4567 „

Es bedeutet dies bei den Seglern wohl eine Abnahme und zwar auf Rechnung der Dampfschiffe, welche dagegen eine erstaunliche Vermehrung an Zahl sowohl, als auch an Leistungsfähigkeit zu verzeichnen haben. Der Neubeschaffungspreis allein dieser Handelsflotte ist heute 700 Mill. Mark, während ihr Werth zwischen 500—600 Mill. Mark sein mag. Würde nun der Werth der Kriegsflotte hinzugerechnet werden, ferner jener der bisher unbrauchbar gewordenen sowie verlorenen und untergegangenen Schiffe, der Werth der durch Beschädigungen entstanden gewesenen Verluste, so ist ein ungefähres Bild geschaffen, mit welchen enormen Capitalien allein und direct der Schiffsbau an der Beschäftigung der deutschen Industrie, des Handels, des Gewerbes und auch der Landwirtschaft, also an der gesamten deutschen Volkswirtschaft bisher Erwerb und Verdienst gebend, theilhaftig gewesen ist. Durch die sich fortwährend nothwendig machenden Neubauten zur Verstärkung der Kriegsflotte, die durchzuführen das Reich erst dieses Jahr wieder viele Millionen bewilligt hat, der Handelsflotte, von welcher beständig Riesenaufträge laufend sind und die ihren Grund in der wahrhaft phänomenal zu nennenden, nicht abzusehenden Steigerung des Welthandels hat, ohne dass hierfür vielleicht nur der Deutschlands massgebend sein soll, wird anscheinend diese Riesenindustrie noch für lange Zeiten ein die Volkswirtschaft günstig beeinflussender Factor bleiben.

Die ständige Steigerung des Bestandes der Flotten hat ihrerseits wieder die Erweiterung der Hafen- und Dockanlagen, bezw. die Neubeschaffung von solchen zur Folge gehabt. Schwimmdocks allergrössten Umfanges sind geschaffen und grosse Trockendocks eröffnet worden. Leuchttürme sind zu errichten gewesen. Zur Hebung der Flussschifffahrt waren umfangreiche und kostspielige Canalbauten bezw. Flussregulirungen nothwendig. Viele Hunderte von Millionen allein in Deutschland sind dadurch zum Umlauf, handel- und industrieschaffend, gekommen. Dass auch der Flussschiffbau und Flussschifffahrtsverkehr eine bedeutende Rolle in einer Volkswirtschaft spielen können, wird ohne Weiteres sofort klar, wenn vor Augen geführt wird, dass der Rhein für sich allein nach einer officiellen Aufmachung von 1894 im Ganzen 7845 Schiffe, wovon 7091 gewöhnliche Schiffe und 754 Dampfschiffe waren, zu tragen hatte, sowie, dass jetzt ein Rheinschiff von 50 000 Centner Tragfähigkeit in Bau gegeben gewesen ist.

Welchen Gebieten der Volkswirtschaft kommt nun die Herstellung der See- und Flussflotten hauptsächlich zu Gute? Selbstverständlich participiren vor allen Dingen erst einmal die Werften, dann die grossen Eisenwerke und die Maschinenwerke, indirect die Berg- und Hüttenbetriebe und andere Industrien. Ferner participiren direct viele Gewerbe und die Arbeiter, sowie indirect wieder durch die so bewirkte bessere Lage der arbeitenden Bevölkerung die Landwirtschaft.

Welche enorme Lasten an Rohmaterial birgt nicht ein einziges Schiff in sich. So ist der kürzlich fertig gestellte Schnelldampfer, welcher aus bestem deutschem Stahl gebaut worden ist, 208 m lang, 22 m breit und ca. 13 m hoch und besitzt, beladen, 23 200 t Wasserverdrängung. 2000 electrische Lampen versorgen dieses Riesenschiff mit der nöthigen Helle. Welche Arbeit, bezw. welche Capitalien gehören nicht zur Herbeischaffung des Rohmaterials und der Fertigstellung eines einzigen grossen Kriegsschiffes wie z. B. des *„Kaiser Wilhelm II.“* mit einer Wasserverdrängung von 220 000 Centnern. Beträgt doch zuweilen die grösste Stärke der Panzerplatten bei einzelnen Schiffen über $\frac{1}{10}$ m (600 mm) und das Gewicht einer einzigen Schiffskanone bis 2500 Centner, das eines einzigen Geschosses 20 Centner, zu dessen Fortschleuderung über $\frac{1}{4}$ Centner Pulver als nothwendig erachtet werden.

Also auch die Geschützgiessereien und Pulverfabriken profitiren. Allein zu den beiden im letzten japanisch-chinesischen

Kriege vernichteten, auf dem »Vulkan« gebauten chinesischen Kriegsschiffen »Ting-Yuen« und »Chen-Yuen« sind

4 980 000 kg Eisenplatten,

1 544 000 » Provilleisen,

3 128 000 » Compound-Panzerplatten und

1 076 000 » Eisen verschiedener Art

verwendet worden. (Dr. phil. G. Barth. Fremde Erdtheile.) —

Für die innere Einrichtung und Ausschmückung der Schiffe müssen zahlreiche Industrielle, Künstler und Handwerker herangezogen werden; kostet doch schon allein die Einrichtung der Salons eines kleinen Schnelldampfers oft über eine Viertel Million! Maler, Tischler, Vergolder, Tapezierer, Schlosser, Electrotechniker usw. werden für die Erneuerung und Instandhaltung fortwährend gebraucht. Was an Silberzeug, Glas, Porcellan, Geräthen und Geschirren, Tischwäsche und Bettzeug zur vollen Ausrüstung dieser schwimmenden Paläste gehört, verschlingt Unsummen, und diese kommen wieder Gewerbetreibenden zu Gute.

Schon wenn nur ein einziges solches Schiff in Auftrag gegeben wird, spielt das in der Wirtschaft mit, kommen doch durch ein solches allein oft 20 Mill. Mark in rollende Bewegung. Für die nach Tausenden zählenden, von den Schiffahrtsgesellschaften festgesetzten Fahrten behufs Transportes von Personen und Waaren sind Bestellungen auf ungeheuerer Quantitäten Kohle beim Bergbau — für den Transport bei der Landwirtschaft und Nahrungsmittel-Industrie zu machen. Die »Hamburg-Amerika Linie« hat z. B. allein für sich 1896 zehn Millionen Centner Kohlen verbraucht. Nach Angaben derselben bedarf ein einziger Schnelldampfer zu nur einer einzigen Rundreise: 200 Ctr. frisches Fleisch, 40 Ctr. Geflügel und Wild, 18 Ctr. frische Fische, 6 Ctr. Speck, 4 Ctr. Rauchfleisch und Zunge, 5 Ctr. Wurst, 10 Ctr. Schinken, 12 Ctr. Käse, 12 Ctr. frisches und 20 Ctr. conservirtes Gemüse, 15 Ctr. gebackene Früchte, 16 Ctr. Compots, 400 Ctr. Kartoffeln, 200 Ctr. Mehl, 70 Ctr. Brot, 18 000 Stück Eier, 40 Ctr. Zucker, 50 Ctr. Butter, 20 Ctr. Kaffee, und dann die lange Liste von Wein, Bier, Spirituosen, Mineralwasser etc. —

Der Beweis ist zu schlagend, dass durch die bestehenden vielen Schiffahrtsgesellschaften die Landwirtschaft ebenfalls bedeutend beschäftigt ist und an dem Emporschwung des Schiffahrtsverkehrs seinen Antheil erhält, als dass diese Anschauung erst zu commentarisiren wäre. Ihren Jahresverbrauch an Proviant, Oel, Kohlen und sonstiger Ausrechnung zur Durchführung nur allein des Verkehrs hat die obige Gesellschaft schon vor Jahren mit 10 $\frac{1}{2}$ Mill. Mark, sowie ihren Jahresetat, also die Einnahmen und Ausgaben mit ca. 35 Mill. Mark berechnet, was ungefähr dem Budget der sämtlichen Grossherzogthümer, Herzogthümer und Fürstenthümer Thüringens zusammen genommen gleichkommt, bezw. den Etat von Bremen, Hessen und Mecklenburg noch übertrifft. Die obige Gesellschaft zur Veranschaulichung der Bedeutung solcher Riesenunternehmen weiter anführend, sehen wir, dass diese durch Tausende über die ganze Erde zerstreut liegende Agenturen vertreten wird und nicht weniger als 6000 Personen ständig in ihren Betrieben beschäftigt. Ausserdem werden noch zahlreiche Gelegenheitsarbeiter von ihr beschäftigt. An Löhnen sind von ihr mehr als 7 $\frac{1}{2}$ Mill. Mark jährlich bezahlt worden. Da durch ein derartiges Unternehmen, dem sich der »Norddeutsche Lloyd« ebenbürtig an die Seite stellt, natürlich Heeren von Arbeitern Beschäftigung gegeben und so zur Hebung der socialen Lage der Arbeiterschaft beigetragen wird, indem die Kraft des Arbeiters gesuchter und darum besser bezahlt wird, so dass er nun eine grössere Kaufkraft zeigen kann, so werden wiederum durch den Schiffsbau, sowie selbstverständlich auch durch die im Schiffahrtsverkehr beschäftigten Personen, wenn auch indirect, Industrie, Handel, Gewerbe und Ackerbau gehoben werden. Ist doch allein die Zahl der in den bedeutendsten und bedeutenderen Werften, demnach der im Schiffsbau direct

beschäftigten Arbeiter mit 47 000 angegeben, die ungezählten Tausende Hafen- und Dockarbeiter ausgenommen.

Die Hebung jener volkwirtschaftlichen Gebiete durch die Schiffahrt zeigt sich aber noch in ganz anderer Weise: — in der erstaunlich schnell vor sich gegangenen Verbilligung der Transportpreise, welche ihrerseits verbilligend auf vielerlei Rohmaterial und so auf die Waaren gewirkt haben. Hand in Hand damit geht die Ausbreitung des Handels, eine Steigerung der Production, — und die Grundlagen zum Welthandel sind gegeben.

Während einerseits durch den verbilligten Rohstoffbezug die Fabrikation befähigt wird, mit ihren Fabrikaten rivalisirend auf dem Weltmarkte aufzutreten, haben andererseits die Gruben und Hüttenwerke, welche solche Rohstoffe in Form von Erzen und Kohlen liefern, einen colossalen Aufschwung ihrer Production zu verzeichnen, was aber doch nicht verhindern kann, dass diese in ihrer Ausbeute mit dem Bedarfe nicht hat Schritt halten können, so dass sich sogar noch eine Einfuhr zur Befriedigung desselben nothwendig macht.

Diese allgemein günstige Lage muss natürlich auch eine günstige Conjunctur des Handels hervorrufen, auch auf diesen werden wir die grosse Aufwärtsbewegung übertragen sehen. Immer werden wir derselben mit der Industrie steigen und fallen sehen.

Was die Ursachen der günstigen Entwicklung der Binnenschiffahrt anbetrifft, so dürften diese in der Abgabefreiheit der Schiffahrt auf natürlichen Wasserstrassen, in dem verbesserten Verfahren beim Strombau, bei Neuerungen im Canalbauwesen und in den Verbesserung im Schiffsbau und Schiffszug liegen. Ein weiterer Hauptgrund der Entwicklung der Schiffahrt wird nun durch die so ermöglichte Verbilligung der Transportpreise geschaffen. Den Hauptanstoß wieder zur Einführung immer geringer werdender Transportpreise geben die Concurrenz der Eisenbahnen, sowie die Concurrenz der Schiffshedereien untereinander selbst.

Was die letzteren jetzt natürlich auf der einen Seite durch Ermässigung der Frachtsätze zusetzen, das müssen sie auf der anderen Seite wieder einzubringen suchen, und so sehen wir denn deren Bemühungen zu diesem Zweck darauf gerichtet, die Schiffe grösser zu bauen sowie die Fahrtdauer zu verkürzen, um dadurch mehr mit den Eisenbahnen concurriren zu können und einen schnelleren Umsatz zu erzielen. So haben nach Prof. Lotz in seiner »Verkehrsentwicklung in Deutschland«. Die grössten Schiffe, welche zur Zeit auf dem Rheine verkehren, eine Tragfähigkeit von 2070 T., die grössten Elbschiffe von 1100 T.; die normale Tragfähigkeit der Rheinschiffe, welche noch in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts 100 T., später 200—400 T. betrug, ist gegenwärtig 1500 T., abgesehen von dem ausnahmsweise grossen, oben erwähnten Rheinschiff von 2500 T. Tragfähigkeit. Ein solches Schiff von 1500 T. vermag also so viel wie 150 Güterwagen von 10 T. Ladefähigkeit zu befördern, bezw. mehrere Güterzüge zu ersetzen.

Die Frachtdampfschiffe im heutigen regelmässigen Verkehr auf dem Rheine nach Rotterdam und Amsterdam concurriren stark mit den Eisenbahnen in der Beförderung von Eilgütern, wie überhaupt von verpackten und Eisenbahngütern. — 180—200 km legen sie per Tag zurück und die Schiffahrt hat hier sowohl die Lieferfristen wie die sonstigen Verfrachtungsbedingungen der Bahn zur ihrigen gemacht.

Die Steigerung der Belastung der Seeschiffe ist bekannt; ebenso die der Schnelligkeit in der Fortbewegung. Hier musste sich der Seeverkehr ungeahnt heben. Denn durch die Verbilligung der Beförderungskosten wurde vielen Gütern jetzt grosse Transportfähigkeit verliehen, welche Thatsache einen Massenverkehr hervorruft und da sich jetzt die Erdtheile nahe gerückt sind, die Beziehungen zu einander immer innigere werden, so entwickelt sich Welthandel und Weltconcurrenz.

Nach einer Mittheilung in »Conrados's Jahrbuch für Mat. und Stat. III. Folge. XI. Bd. 1896), S. 868«, sind die durchschnittlichen Kosten der Beförderung von Weizen per Wasserstrasse von Chicago nach Liverpool von 55,434 \mathcal{M} für 1000 kg in den Jahren 1873—75 auf 18,03 \mathcal{M} für 1000 kg in den Jahren 1891—94 gesunken, während gleichzeitig der durchschnittliche Preis für Weizen aus den Vereinigten Staaten von Amerika in Hamburg ohne Zoll von 244,20 Mark für 1000 kg auf 149,80 Mark herabgegangen war. Natürlich beruht diese Thatsache ohne weiteres auf den während dieser Zeit verbesserten Transportbedingungen. Diese überall auftretende Verbilligung kommt nun zwar den Getreide exportirenden Staaten in hohem Maasse zu, für die ackerbaureibende Bevölkerung der Getreide importirenden Staaten aber werden die billigen Transportpreise einen Nachtheil, — wenn auch zu Gunsten der gesamten anderen Bevölkerung —, wenn sie sich nicht durch Ausführung anderer, im Ueberschuss producierten Producte schadlos halten und so gleichfalls participiren kann. Was speciell Deutschland anlangt, so hat dasselbe bekanntlich eine enorme Rübenzucker-Ausfuhr, wodurch also ferner durch die verbilligte Futter- und Düngemittel-Einfuhr und die Verbilligung der industriellen Artikel überhaupt, durch die directe Bethheiligung beim Schiffsverkehrsverkehr etc. auch die landwirthschaftliche Bevölkerung an einer günstigen Entwicklung der Schifffahrt interessirt ist.

Kommen wir nun zum Schluss unserer Ausführungen und ziehen das Resultat, so muss zugegeben werden, dass die fast beispiellos dastehende Entwicklung des Schiffsverkehrs eine durchweg nur günstige Beeinflussung der gesamten Wirthschaft eines Volkes zur Folge hat. Indem die Hebung und der Aufschwung der Schifffahrt erstrebt und unterstützt wird, werden alle Gebiete der Volkswirthschaft Vortheil haben, abgesehen davon, dass ein leichterer Ausgleich der Weltconsumption erfolgt und die Lebenshaltung der Menschen eine billigere und zugleich bessere werden muss. Die Entwicklungsgeschichte der Schiffsbauindustrie wie der Schifffahrt überhaupt, welche in der Hauptsache mit der Eisenbahn zusammenfällt, weist unzweifelhaft nach, dass Schiffsbau-Industrie und Schifffahrt in ganz erheblichem Maasse dazu beigetragen haben, den heutigen glänzenden Stand der Weltwirthschaft mit ihren glänzenden Leistungen hervorzurufen bzw. zu schaffen.

Das wirthschaftliche Aufblühen überseeischer Länder, die Möglichkeit der Nutzbarmachung und Aufschliessung derselben, die Ausbeutung der Reichthümer in ihnen, sind diesen gleichfalls in allererster Linie zu verdanken.

Die Näheraneinanderrückung der Menschen, auch der am entferntest wohnenden, indem dieselben durch die Bedingungen des Verkehrs bzw. auch ihrer Existenz zu einander in Verbindung treten müssen, — sich so gegenseitig wohlthätig beeinflussend —, trägt ferner dazu bei, die Solidarität in der Menschheit zu pflegen und zu heben, was sich in den segensreichsten Maassnahmen und deren Folgen zeigt. Neben das wirthschaftlich-egoistische Princip tritt jetzt das ethische und nun steht dem Menschen die Berechtigung zu, die Früchte seines Schaffens mit Genugthuung einzuheimsen.

Der Schifffahrt aber ein kräftiges Blühen und Gedeihen, da sie uns damit stets die Gewissheit des wirthschaftlichen Fortschrittes im ganzen Reiche geben wird. J. M.

Die Kriegstransporte und ihre Lehren.

Mit vollem Recht wird von allen Seiten der deutschen Rhederei für die ungeheure Leistung, die sie bei der Beförderung der ostasiatischen Expedition geleistet hat, die ungetheilte An-

erkennung ausgesprochen. Die Beschaffung und schnelle Einrichtung der Schiffe, die bei ihrer Charterung zumeist mit voller Ladung auf der Heimreise begriffen waren, ist eine That, deren Bedeutung man nicht unterschätzen sollte. Wenn man erwägt, welch gewaltiges Räderwerk hier in Betrieb gesetzt werden musste, wie das Versagen einer einzigen Schraube in diesem Werke die schwersten Stockungen zur Folge haben konnte, dann wird man staunen, dass die Sache sich so rasch, so anscheinend mühelos abgewickelt hat. Aber nur anscheinend mühelos, denn es hat wahrlich harter und schwerer Arbeit der deutschen Rhederei bedurft, um die 16,000 Mann Truppen mit ihrer Ausrüstung und allen sonstigen Kriegsbedürfnissen in so kurzer Zeit einzuschiffen und gut und ordnungsmässig unterzubringen.

Für die Chinafahrt von der Reichsregierung gechartert wurden, soweit bisher bekannt, folgende Dampfer: von Norddeutschen Lloyd »Wittekind« und »Frankfurt« zur Beförderung der Marine-Infanteriebrigade, »Gera« als Lazarethschiff und »Halle«, »Dresden«, »Aachen«, »Rhein«, »Strassburg« und »H. H. Meyer« zur Beförderung eines Theiles des Expeditionscorps; von der Hamburg-Amerika-Linie die »Batavia«, »Sardinia«, »Adria« und »Phoenicia« zur Beförderung des anderen Theils des Expeditionscorps; die »Bosnia« und mehrere andere Dampfer, deren Namen noch nicht mitgetheilt sind¹⁾, zum Transport von Pferden von San Francisco nach China, während die in Ostasien befindliche »Savoia« von der Hamburger Gesellschaft als Lazarethschiff zur Verfügung gestellt wurde; von der Rhederei Diederichsen-Kiel zwei Dampfer und der Hamburger Dampfer »Elsa« zur Beförderung von Proviant und Ausrüstungsgegenständen. Während die erstgenannten Dampfer, natürlich mit Ausnahme der Lazarethschiffe, die auf unbestimmte Zeit in Ostasien verbleiben, vorläufig nur für eine Fahrt angenommen wurden, dürften die Kieler Dampfer und »Elsa« für mehrere Fahrten Verwendung finden, um den Nachschub von Material aller Art zu besorgen. Um die Inanspruchnahme der deutschen Handelsflotte durch die chinesischen Wirren vollständig darzustellen, ist schliesslich noch die Charterung der 4450 Br. Reg.-Tons grossen »Pisa« der Rhederei Rob. M. Sloman & Co. durch die russische Regierung zu erwähnen. Die meisten der Dampfer der beiden grossen Gesellschaften messen 4000 bis 5000 T., einzelne, so der »Rhein«, 10,000 Tons, während die Kieler Schiffe beträchtlich kleiner sind. Nehmen wir einen Durchschnittsgehalt von 6000 Tons für jedes Schiff an, was den Thatsachen entsprechen dürfte, so würde das Schiffsmaterial, das der deutschen Handelschifffahrt durch die Expedition vorübergehend entzogen wird, sich auf etwa 120,000 Tons belaufen.

Es dürfte nicht uninteressant sein, dieser Ziffer die Inanspruchnahme der britischen Handelsflotte durch die Vers Schiffungen nach Südafrika im Laufe des letzten Jahres gegenüber zu stellen. Wir benutzen hierzu eine von der englischen Admiralität Ende Juli d. J. veröffentlichte Aufstellung. Danach wurden vom 1. Juli 1899 bis zum 31. März 1900 für Truppen- und Pferdetransporte von England und dem Mittelmeer nach Südafrika 125 Dampfer von 756,971 Br.-T. benutzt, da aber viele Fahrzeuge mehr als eine Reise machten, belief sich die Gesamtcharterung auf 191 Schiffe von 1,171,562 Br.-T. Ferner waren erforderlich für Transporte von Maulthierren 33 Dampfer von 134,754 Br.-T., von Truppen und Pferden aus Indien 49 Dampfer von 177,447 Br.-T., von Colonialtruppen 29 Dampfer von 152,397 Br.-T. und von Pferden ab Argentinien und Australien 24 Dampfer von 101,978 Br.-T. Alles in

¹⁾ Als dieser Artikel geschrieben wurde, war noch nicht bekannt, dass die Reichsregierung weitere acht Dampfer vom Lloyd und der Packetfahrt gechartert hatte. Auf Seite 394 sind die Namen dieser Schiffe sowie ihre muthmasslichen Abgangstage erwähnt. D. R.

Allein fanden somit 326 Fahrzeuge von 1,738.138 Br.-Reg.-T. Verwendung, d. h. mehr als die gesammte Dampfertonnage der französischen und nur 421,781 T. weniger als die der deutschen Handelsflotte. Dabei aber muss besonders betont werden, dass der überseeische Handelsverkehr Englands durch diese gewaltige Inanspruchnahme seiner Handelsflotte in keiner Weise beeinträchtigt worden ist. Die grossen englischen Rhedereien, denen durchschnittlich zwei Fünftel ihrer Tonnage entzogen wurden, konnten immerhin noch mit dem Rest ihrer eigenen Schnelldampferflotte den Postverkehr uneingeschränkt aufrecht erhalten und beförderten ihren Frachtverkehr mit britischen Frachtdampfern, die sie am offenen Markt auf Zeitcharter aufnahmen.

Man braucht die gewiss grossartige Leistung der beiden grössten deutschen Rhedereien gegenüber diesen Riesenfiguren auf britischer Seite indess durchaus nicht gering anzuschlagen, denn einmal vertheilen sich die englischen Verschiffungen auf einen Zeitraum von 9 Monaten, während die deutschen sich auf nicht viel mehr als ebensoviel Tage zusammendrängen, und sodann handelt es sich für Deutschland um die erste derartige Expedition grossen Stiles, während England sich bei seinem grossen Colonialbesitz schon sehr häufig in die Nothwendigkeit versetzt sah, derartige Verschiffungen — wenn auch nicht ganz in dem diesmaligen Umfange — vorzunehmen. Der erste deutsche Versuch ist jedenfalls als vorzüglich gelungen zu betrachten. Wie aber würde sich für Deutschland die Lage gestalten, wenn ein Conflict mit irgend einer civilisirten Macht es zwänge, nicht etwa 20,000, sondern vielleicht 200,000 Mann über See zu befördern, wenn es dabei auf die eigene Handelsflotte allein angewiesen wäre; sei es, dass England direct feindlich wäre, oder doch dessen Rhedereien unter Beobachtung strengster Neutralität uns weder eigentliche Transportdampfer noch Ersatz für die aus der deutschen Handelsflotte entnommenen Fahrzeuge vercharterten. Dass die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, wie General-Director Ballin dem Kaiser am 3. August in Bremerhaven versicherte, in der Lage sein würden, einen weiteren gleich grossen Transport wie den abgegangenen innerhalb eines Zeitraumes von zehn Tagen auf den Weg zu bringen, falls die Nothwendigkeit dafür eintreten sollte, unterliegt für uns und für Jeden, der sich die Leistungsfähigkeit und den Bestand der beiden Gesellschaften vergegenwärtigt, keinem Zweifel. Auch die übrigen grossen deutschen Gesellschaften, wie die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Kosmos, die Levante-Linie, de Freitas & Co., Sloman usw., würden noch eine beträchtliche Anzahl geeigneter Dampfer zur Verfügung stellen können. Ob dieses Material für den Transport einiger Hunderttausende von Soldaten mit allen Ausrüstungsstücken in einer angemessenen Frist thatsächlich bereitgestellt werden könnte, möge dahingestellt bleiben; es hinge dies ja mit in erster Linie von der Entfernung ab, auf welche die Beförderung stattfinden müsste. Soviel aber lässt sich mit absoluter Sicherheit behaupten, dass das alsdann für den Handelsverkehr frei bleibende deutsche Dampfermaterial bei Weitem nicht hinreichen würde, um dem deutschen Handel, der in Kriegsläufen noch mehr als in ruhigen Zeiten auf die Benutzung der nationalen Fahrzeuge angewiesen sein wird, die volle Exportmöglichkeit zu bieten, selbst wenn dieser Handel durch die Einwirkungen eines Krieges einen wohl unvermeidlichen Rückgang erfahren sollte. Das lassen schon die gegenwärtigen Maassnahmen unserer beiden grossen Gesellschaften erkennen: sie waren genöthigt, eine Reihe von fremden Dampfern, zumeist englischer Nationalität, in Charter zu nehmen, während zugleich der Lloyd einige Abfahrten in seiner südamerikanischen Linie ganz ausfallen lassen musste, da auf dem Frachtenmarkte keine geeigneten Fahrzeuge angeboten wurden. Allerdings wurde der Norddeutsche Lloyd gerade in einem sehr ungünstigen Moment von der an ihn heran tretenden Aufgabe überrascht, da er vor wenigen Wochen bekanntlich

drei seiner Dampfer durch die Catastrophe von Hoboken verloren hat, während von den 16 Neubauten, die für seine Rechnung auf den Werften liegen, die am weitesten im Bau vorgeschrittenen erst in einigen Monaten fertiggestellt sein werden. Allein auch diese Neubauten würden ebensowenig wie die der Hamburg-Amerika-Linie verhindern können, dass im Falle einer grossen Expedition die Thätigkeit der deutschen Rhedereien aus Mangel an Frachtdampfern zum Schaden des gesammten wirthschaftlichen Lebens der Nation völlig lahmgelegt wäre.

Der Grund dieser wenig erfreulichen Thatsache liegt, wie von uns schon mehrfach erörtert wurde, in dem augenfälligen Mangel der deutschen Handelsflotte an Dampfern grösseren Tonnageinhalts, die sich für die transoceanische Güterbeförderung eignen, also an Dampfern von mehr als 2000 T. Brutto und 12 Knoten und darüber. Die englische Handelsflotte besteht wenigstens zur Hälfte aus derartigen Dampfern, den Ocean-tramps, die deutsche besitzt ihrer nur verschwindend wenige. Die Beschaffung von Transportschiffen seitens des Reichs würde vielleicht diesen Missstand in gewissem Grade ausgleichen; allein ganz abgesehen davon, ob eine derartige Aufwendung überhaupt empfehlenswerth ist, wäre sie sicherlich nur als ein schwacher Nothbehelf zu betrachten. So wird denn einer solchen Gefahr nur durch die Schaffung einer starken Frachtdampferflotte vorgebeugt werden können, die uns fast ebenso Noth thut wie eine starke Kriegsflotte. Diese aber ist nur dann zu erreichen, wenn die schon zu verschiedenen Zeiten laut gewordenen Mahnungen Beachtung finden: dass sich das Capital auch des Binnenlandes mehr als seither auch für Schiffahrtswerthe interessirt und sich an Rhederei-Unternehmungen mehr als seither betheiligt. Die Vorbedingungen für eine durchaus angemessene Rentabilität sind durch den wirthschaftlichen Aufschwung Deutschlands innerhalb der letzten Jahre hinreichend gegeben, so dass in dieser Hinsicht kaum eine Gefahr vorliegen dürfte. (Allg. Sch.-Ztg.)

Vermischtes.

Die Anstellung eines Hafenarztes in Altona. Es ist folgende Verordnung erlassen worden: § 1. Alle Schiffe, welche im Altonaer Hafen liegen bzw. in denselben einlaufen, unterliegen der gesundheitspolizeilichen Ueberwachung durch den Hafenarzt. § 2. Von allen inneren Erkrankungen, welche unter der Schiffsbesatzung und den Reisenden bei Anknft des Schiffes im Hafen bestehen und sich während des Aufenthaltes im Hafen ereignen, ist der Hafenpolizeibehörde sobald als möglich von dem Schiffsführer oder seinem Beauftragten Anzeige zu erstatten. § 3. Der Schiffsführer und dessen Beauftragter hat dem Hafenarzt bei seinen Besuchen an Bord auf seine dienstlichen Fragen jede Auskunft zu ertheilen. Insbesondere sind dem Hafenarzt sämmtliche während der Reise vorgekommenen Todes- und Krankheitsfälle anzugeben, ebenso alle noch bei der Anknft im Hafen bestehenden oder während des Aufenthaltes daselbst vorgekommenen inneren Erkrankungen. § 4. Die Hafenpolizeibehörde ist befugt, alle Isolirungen, Ausschiffungen, Impfnngen und sonstigen Maassnahmen, welche im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege erforderlich sind, anzuordnen bzw. ausführen zu lassen. § 5. Alle Schiffe, welche aus ausländischen Häfen kommen, werden sofort nach ihrer Anknft von dem Hafenarzt mit Rücksicht auf den Gesundheitszustand der Mannschaften und Passagiere untersucht. Vor Freigabe des Schiffes darf das Schiff von der Schiffsbesatzung und den Passagieren nicht verlassen werden. Ebenso wenig ist das Betreten des Schiffes vor der Freigabe gestattet. § 6. Auf die Schiffe der Kaiserlichen Marine finden

die Vorschriften dieser Verordnung nicht Anwendung. § 7. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Polizei-Verordnung sowie gegen die von den zuständigen Behörden in Ausführung derselben getroffenen Anordnungen werden mit Geldstrafe bis zu 60 \mathcal{A} bestraft, an deren Stelle im Unvermögensfalle eine entsprechende Haft tritt. § 8. Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Ueber Hamburg im Jahre 1899 angekommene Personen.

Durch die hiesigen grösseren Rhedereien wurde von transatlantischen Plätzen folgende Anzahl von Passagieren nach Hamburg gebracht. Durch die

Hamburg-Amerika-Linie	19 009	Passagiere,
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-		
fahrts-Gesellschaft	1 942	»
Woermann-Linie	832	»
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft		
»Kosmos«	388	»
Deutsch-Ostafrika-Linie	262	»
Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-		
Gesellschaft	7	»

zusammen . . . 22 440 Passagiere.

Unter diesen 22 440 Passagieren befanden sich 1415 mittellose Rückwanderer und solche, denen in Nordamerika die Landung verweigert wurde. Insgesamt trafen aus Amerika 413 (406 direct, 7 indirect) und ausserdem aus England 1002 derartige Rückwanderer hier ein.

Das deutsche Schwimmdock in Dar-es-Salaam. Das von der Colonialabtheilung des Auswärtigen Amtes für den Hafen von Dar-es-Salaam in Deutsch-Ostafrika bestimmte Schwimmdock ist im Frühjahr dieses Jahres von der Schiffbauwerft »Howaldtswerke« bei Kiel hergestellt worden. Nachdem das Dock an Land völlig zusammengesetzt und von den Auftraggebern besichtigt worden war, wurde es wieder zerlegt und dann als Fracht an Bord des von den Howaldtswerken gemietheten deutschen Dampfers »India« gegeben, um so nach Ostafrika gebracht zu werden. Dort wird das Dock unter der Leitung von Technikern der Howaldtswerke wieder zusammengesetzt und zu Wasser gebracht werden. Der Dampfer »India« ist am 12. Juli in Suez und am 13. August in Dar-es-Salaam angekommen, wo die Montirung des Docks etwa gegen Neujahr beendet sein kann. Das neue Schwimmdock ist ein zweiseitiges stählernes Ponton-Schwimmdock, das durch Loskuppeln seiner einzelnen Pontons diese und seine sonstigen Theile selbst docken kann. Auf den vier Pontons, die den Boden bilden, stehen die langen Seitenwände, welche Anordnung das Dock von den gebräuchlichsten Constructionen, von Clark & Stanfield, den Spezialisten im Bau moderner Stahl-Schwimmdocks, unterscheidet. Die Länge des ganzen Docks beträgt 64,77 m, die ganze Breite 22,00 m, die lichte Weite 17,00 m, die Länge des einzelnen Pontons ist 15,24 m. Zwischen den einzelnen Pontons ist ein freier Raum von 1,27 m gelassen worden, wodurch die Gesamtlänge des Docks von 64,77 m erreicht wird. In seiner jetzigen Grösse reicht das Dock zum Docken unserer kleinen Kreuzer der Condor-Classe, sowie zum Heben von Küstendampfern und auch mittelgrossen längeren Handelsdampfern aus, da ein geringes Ueberstehen von Bug und Heck der Dampfer über die Enden des Docks den Schiffen nicht schadet. Um später auch Kreuzer von 100 m Länge, wie z. B. unsere »Gazelle«, »Nympe« usw., und grössere Handelsdampfer docken zu können, müsste das Dock verlängert werden können. Auch dies ist vorgesehen, indem durch Hinzufügen von drei neuen Pontons mit den entsprechenden Seitenwänden das Dock verlängert und bis zu einer Hebekraft von 3000 T. gebracht werden kann. Das theilweise Docken von längeren

Schiffen von mehr als 1800 T. Gewicht zur Besichtigung und Reparatur einzelner Unterwassertheile kann schon das jetzige Dock ausführen, zumal der Hafen von Dar-es-Salaam völlig gegen Seegang geschützt ist. Ausser diesem Dock und dem eigenen Schwimmdock für ihre Werft an der Schwentine-mündung bei Kiel haben die »Howaldtswerke«, nachdem sie in den letzten Jahren mehrfach Docks für ausländische Werften geliefert hatten, jetzt ein Schwimmdock von 1350 T. Hebekraft für ihre Filiale in Fiume gebaut. In Fiume baut dieselbe Werft zur Zeit ein Stahlschwimmdock von 116,3 m Länge und 4800 T. Hebekraft für die russische Steam-Navigation and Trading Company zu Odessa. Dieses Dock soll in seinen Einrichtungen die neuesten englischen Schwimmdocks noch überreffen.

Der »Northwestern Miller« berichtet aus London über eine wichtige Entscheidung des englischen Appellationsgerichtes in Sachen einer **Getreideverschiffungsdifferenz**. Durch diese Entscheidung wird, soweit die englischen Gerichte in Betracht kommen, die Verpflichtung des Exporteurs festgesetzt bei Verkäufen auf Clarirung im Gegensatz zur Verschiffung innerhalb einer bestimmten Zeit. Wir geben darüber Nachstehendes wieder: Im Mai 1898, während der Leiter-Periode, verkauften die Texas Star Flour Mills 66 000 Bsh. Weizen an Thalmann, Frères & Cie. in Havre auf Mai-Clarirung. Der betr. Dampfer clarirte am 28. Mai, beendigte das Laden des Getreides Umstände halber jedoch erst am 2. Juni und ging an diesem Tage in See. Das Schiff kam erst am 30. Juni und zwar 2 Stunden nach Schluss des Zollbureaus in Havre an. Die französische Regierung hatte den Zoll auf Weizen für 2 Monate, endigend am 30. Juni, aufgehoben. Diese Vergünstigung, auf welche Käufer gerechnet hatten, war somit abgelaufen, als die Waare zur Hand war. Käufer reclamirten den Schaden bei den Abladern mit der Behauptung, dass die Clarirung rechtmässig nicht früher erfolgen durfte, als die Ladung an Bord war, weil dass das Schiff somit in Wirklichkeit nicht im Mai clarirt habe. Das Geschäft war auf Londoner Contract geschlossen, und die Angelegenheit wurde somit der Londoner Arbitration unterbreitet. Letztere entschied zu Gunsten der Verkäufer, worauf Käufer sich an das Appellationscomité der Londoner Cornexchange wandten. Dieses Comité verurtheilte die Texas Star Flour Mills zur Zahlung von 11 000 £ an Thalmann, Frères & Co., verweigerte jedoch die Abgabe der gesetzlichen Gesichtspunkte unter denen das Urtheil gefällt war. Die Star Mills gaben sich jedoch damit nicht zufrieden und die Angelegenheit wurde dem englischen Gericht unterbreitet, welches zu Gunsten der Mühle entschied. Zeugnisse der amerikanischen Zollbehörden und Sachverständigen besagten, dass es üblich sei, Schiffe zu clariren, bevor sie mit dem Laden fertig seien. Der Richter erachtete solches für gesetzlich und urtheilte, dass es nicht practisch sein würde, mit dem Ausstellen der Papiere zu warten bis jedes Collo der Ladung an Bord sei, und dass es gesetzmässig sei, die Clarirung zu erledigen, sobald die Ladung längsseits verladebereit läge. »Clearance« und »Sailing« sei somit nicht gleichbedeutend und die Mühle habe ihren Contract erfüllt. Thalmann, Frères & Cie. legten gegen dieses Urtheil Berufung ein, doch wurde dasselbe durch das höchste englische Gericht, den Appellationshof, bestätigt.

Die Zahl der während des Jahres 1899 eingelaufenen Schiffe im **Hafen von Malacca** betrug 1515 und ihr Raumgehalt 315 682 Registertons gegen 1538 Schiffe von 314 650 Registertons im Jahre 1898. Die Zahl der Schiffe hat also abgenommen, der Raumgehalt dagegen zugenommen. Daneben liefen 1696 einheimische Segelfahrzeuge in den Hafen ein und 1703 liefen aus; diese Zahlen zeigen gegenüber dem Jahre 1898 eine Abnahme um 114 und 111.

Kohlenschiffe in Hamburg. Die Kohlenversorgung Hamburgs über See nimmt in den letzten Jahren eine grössere Ausdehnung an. In den ersten sieben Monaten des Jahres 1900 kamen 1033 Kohlenschiffe (Seeschiffe) in Hamburg an; in der gleichen Zeit des Jahres 1899 erst 846, 1898: 686, 1897: 680, 1896: 673, 1895: 450.

Schifffahrt im Hafen von Genua im Jahre 1899. Die Gesamtschifffahrt des Hafens von Genua hat im Jahre 1899 sowohl an Zahl der Schiffe als auch an Tonnenzahl gegen das Vorjahr zugenommen. In der amtlichen Aufstellung der Hafenbehörde Genuas werden für das Jahr 1899 in Eingang und Ausgang zusammen 12970 Fahrzeuge von 9049877 R.-T. nachgewiesen gegen 12691 von 9025152 R.-T. im Vorjahre. Davon sind 1899: 6527 Schiffe von 4553748 R.-T. eingegangen gegen 6196 Schiffe 4390893 R.-T. im Vorjahre und 6443 Schiffe von 4496129 R.-T. ausgegangen gegen 6495 Schiffe von 4634259 R.-T. im Jahre 1898. An der überseeischen Fahrt nahmen 2640 eingehende Dampfer von 3662885 R.-T. und 2097 ausgehende von 3124797 R.-T. sowie 502 eingehende von 123348 R.-T. Theil. Die Küstenschifffahrt dagegen wurde durch 1001 eingehende Dampfer von 578754 R.-T. und durch 1486 ausgehende von 1068719 R.-T. sowie durch 2384 eingehende Segler von 158104 R.-T. und durch 2558 ausgehende von 180265 R.-T. vermittelt. Die einzelnen Nationen waren an dem Schiffsverkehr des Hafens von Genua im Vergleich mit dem Vorjahre, wie folgt, betheiligt: Deutschland mit 386 Schiffen von 983651 R.-T. gegen 405 Schiffe von 941266 R.-T. im Jahre 1898. Grossbritannien mit 1736 Schiffen von 2489504 R.-T. gegen 1950 von 2714298 R.-T., Frankreich mit 357 Schiffen von 240757 R.-T. gegen 372 von 379925 R.-T., Oesterreich-Ungarn mit 454 Schiffen von 429832 R.-T. gegen 490 von 593157 R.-T., Griechenland mit 210 Schiffen von 204842 R.-T. gegen 212 von 171920 R.-T., die Niederlande mit 223 Schiffen von 388403 R.-T. gegen 208 von 377220 R.-T. und Schweden und Norwegen mit 170 Schiffen von 162759 R.-T. gegen 215 von 188331 R.-T. im Jahre 1898. Die Schifffahrt der einzelnen Nationen hat sich also mit Ausnahme der deutschen, der niederländischen und der griechischen, welche hinsichtlich der Tonnenzahl ein Mehr gegen das Vorjahr aufweisen, im Jahre 1899 zum Theil nicht unbedeutend vermindert.

Schiffsverkehr in Riga. Im ersten Halbjahr 1900 liefen ein aus ausländischen Häfen 762 Dampfer von 391628 R.-T. und 117 Segler von 16648 R.-T.; aus einheimischen Häfen: 115 Dampfer von 38312 R.-T. und 168 Segler von 11690 R.-T.; aus einheimischen Küstenorten 22 Küstenfahrzeuge von 1445 R.-T., zusammen 1184 Schiffe 459723 R.-T. Es gingen aus nach ausländischen Häfen 781 Dampfer von 403143 R.-T. und 141 Segler von 19773 R.-T.; nach einheimischen Häfen: 115 Dampfer von 42360 R.-T. und 122 Segler von 8718 R.-T., ferner 65 Küstenfahrzeuge von 5112 R.-T., zusammen 1224 Schiffe von 479106 R.-T.

Schifffahrt Hongkongs im Jahre 1899. Im Jahre 1899 sind im Ganzen 44278 Schiffe von 9052501 R.-T. gegen 39815 von 8648274 R.-T. im Vorjahre in die Häfen von Hongkong eingelaufen. Die Zahl der ausgelaufenen Schiffe stellte sich auf 44249 Schiffe von 9048808 R.-T. gegen 39814 Schiffe von 8617506 R.-T. im Jahre 1898. Unter den eingelaufenen Schiffen befanden sich 5386 Dampfer, 58 Segelschiffe, 22566 Dschunken im auswärtigen Verkehr und 16268 Dschunken im Localverkehr. Von Schiffen europäischer Bauart sind im Jahre 1899 10905 Schiffe 13437147 R.-T. gegen

11058 von 13252733 R.-T. im Vorjahre ein- und ausgelaufen. Hiervon entfielen allein auf die britische Flagge 7408 Schiffe von 8725016 R.-T. gegen 7456 von 8705648 R.-T. im Jahre 1898. Der Antheil der einzelnen Staaten an dem Schiffsverkehr in den Häfen Hongkongs umfasste im Jahre 1899 550 Dampfer, welche 3303 Mal einliefen und 4864385 R.-T. fassten. Hierin sind jedoch nur die Schiffe europäischer Bauart mit Ausschluss der Flussdampfer einbegriffen. An Segelschiffen europäischer Bauart gingen 53 Schiffe 58 Mal ein und wiesen einen Tonnengehalt von 75833 R.-T. auf. Die britische Flagge war hierunter an erster Stelle mit 289 Dampfern, welche 1654 Mal eingingen und 2557920 R.-T. fassten, und mit 23 Seglern vertreten, welche 27 Mal eingingen und 29558 R.-T. enthielten. An zweiter Stelle stand Deutschland mit 78 Dampfern, welche 632 Mal eingingen und 826275 R.-T. enthielten, und mit 5 Seglern, welche 5 Mal eingingen und 9241 R.-T. fassten. Von den Schiffen europäischer Bauart wurden nach den Ermittlungen des Hafenmeisteramtes in Ganzen 3181605 T. gegen 3388489 T. im Jahre 1898 eingeführt.

Eine beträchtliche Verschiebung der Strandlinie innerhalb historischer Zeiträume wurde jüngst in Italien durch eine interessante archäologische Entdeckung recht augenfällig nachgewiesen. In der Nähe des in der Po-Niederung gelegenen Städtchens Adria stiessen Arbeiter, welche mit dem Ausgraben eines grösseren Entwässerungscanals beschäftigt waren, in der Tiefe von etwa 3.5 m unter der Erdoberfläche auf die sehr gut erhaltenen Ueberreste von zwei antiken Schiffen. Wie das südlich gelegene Ravenna zur Römerzeit ein Seehafen war, so liegt Adria heutzutage beiläufig 31 km von der Küste entfernt, was davon herrührt, dass in Folge der enormen Geschiebeablagerungen vor den nicht weit von einander entfernten Mündungen des Po, der Etsch und der Brenta das Meer allmählich zurückgedrängt und ein frohlich fast durchaus sumpfiger Streifen Landes in der angegebenen Breite neu gebildet wurde. Der Zeitraum, innerhalb dessen diese erhebliche Verschiebung der Strandlinie eingetreten ist, kann nach dem obigen kaum 2000 Jahre betragen; das Meer ist demnach an der bezeichneten Stelle um mindestens 1.5 m im Jahr zurückgewichen. — Von den beiden aufgefundenen Schiffen ist eines fast vollkommen erhalten, es misst 20.5 m in der Länge und 5 m in der Breite. Die zur Verbindung der Schiffshölzer verwendeten Nägel sind aus Eisen und besitzen ungewöhnlich breite Köpfe. Im Inneren, sowie in der Umgebung der Schiffe fanden sich Vasen und andere Gefässe von verschiedenen Formen, ferner Waffen, Bronzen, menschliche Knochen und andere Gegenstände. Die italienische Regierung hat angeordnet, dass die beiden Schiffe und die sonstigen gefundenen Gegenstände einstweilen wohl verwahrt, demnächst aber von einer Sachverständigen-Commission näher untersucht und studirt werden sollen; später dürfte der ganze Fund irgend einem Museum einverleibt werden. (Gaea.)

Prüfungswesen. Am Montag, den 24. September wird in der Hamburger Navigationsschule mit einer Steuermannsprüfung und am Montag, den 1. October mit einer Schifferprüfung für grosse Fahrt begonnen.

Sämmtliche Prüflinge haben eine Bescheinigung, nicht farbenblind zu sein, sowie die sonstigen vom Gesetz vorgeschriebenen Nachweise beizubringen.

Die Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt der Director der Navigationsschule bis spätestens acht Tage vor Beginn der Prüfung entgegen.

Kleine Mittheilungen.

Aus Anlass der Truppentransporte nach China wurden von dem Kaiser den folgenden Personen des »Norddeutschen Lloyd« nachstehende Ordensauszeichnungen verliehen: Director Bremermann, der Kronenorden III. Cl.; Oberinspector Hamelmann, Bremerhaven, und Obergeringenieur M. Walter, Bremen, der Rothe Adlerorden IV. Cl.; Capt. Dreyer und Ingenieur O. Laas, Bremerhaven, der Kronenorden IV. Cl. Denselben Orden erhielt auch der Stauungsunternehmer H. Hinsch in Bremerhaven. Ausserdem wurden noch weitere 15 Vorarbeiter und 15 Arbeiter aus dem Betriebe des »Norddeutschen Lloyd« in Bremerhaven mit der Kroneordenmedaille decorirt.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 10. August 1900.

Das grösste Interesse der zu Stande gekommenen Abschlüsse bietet die wachsende Anzahl von Dampfern für Kohlen zu guten Raten, hauptsächlich nach dem Mittel-ländischen Meer, aber auch nach anderen Richtungen hin. Nach Getreideräumen besteht fortgesetzt geringe Nachfrage, die berichteten Charters zeigen gegen den früheren hohen Stand eine Abnahme. Der Bedarf nach »deals«- und »timber«-Booten hält sich zu den befestigten Raten ebenso lebhaft wie es die Abschlüsse für gemischte Ladung vom Golf thun, während die Charterer von südlichen atlantischen Baumwoll-häfen bisher nur wenig Neigung gezeigt haben, Räume zu den von den Rhedern angebotenen Raten zu nehmen. Zeitcharter werden fortgesetzt zu sehr hohen Raten für besondere Fahrten bewirkt, während Dampfer für das transatlantische Geschäft, ausgenommen in »timber«, nur gegen grossen Verlust der Vercharterer placirt werden können. — Mit Bezug auf Segel-schiffsräume haben wir zu unseren vorwöchentlichen Bemerkungen Nichts hinzuzufügen, die Haltung des Marktes ist absolut unverändert geblieben.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3 ¹ / ₂ d	15/	15/	12/6
London,	4 ¹ / ₂ d	20/	17/6	15/
Glasgow,	3 ¹ / ₂ d	22/6	15/	15/
Bristol	4 ² / ₃ d	22/6	15/	15/
Hull	4 ² / ₃ d	22/6	15/	15/
Leith	5d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5d	25/	17/6	15/
Hamburg	80 s	26c.	17 cents.	30 mk
Rotterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12c.
Amsterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12c.
Kopenhagen	4/3	25/	17/6	20.
Bordeaux	4/	32 ¹ / ₂ cts.	25 c.	8
Antwerpen	4d	21/3	15/	15/
Bremen	90 s	26c.	20c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 35 c.
— Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 40 c. —
Antwerpen 30 c. — Bremen 45 c. — Marseille 30 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/3	4/3	3 ⁴ / ₄ /	3/6
Raff. Petrol. p. Segel	....	3 ¹ / ₄ /a3/6	....	28 c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	24 ¹ / ₂ /a25c.	24c.	16c.	26a27c.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)*

In Nr. 31 dieses Jahrganges der »Hansa« wird die merkwürdige Erscheinung besprochen, dass das Nordende der Magnetonadel vor der Sonne flieht.

Der Director des astrophysicalischen Observatoriums in Potsdam, Prof. Dr. Vogel, hat festgestellt, dass Kometen Meteorschwärme sind, die im Perihel durch die Einwirkung der Sonnenwärme eine grosse Menge von Kohlenwasserstoff in Gasform ausscheiden, das durch electrische Einwirkung von der Sonne aus, glühend wird und mit der Geschwindigkeit der Electricität vor der Sonne flieht, wodurch der Schweif entsteht, der wieder verschwindet, wenn die Einwirkung der Sonnenwärme und damit die Ausscheidung des Kohlenwasserstoffes beim Hinausstürmen in den unendlich kalten Weltraum aufhört. Sollte das beobachtete Fliehen des Nordendes der Magnetonadel nicht auf denselben electrischen Einfluss des Sonnenlichtes zurückzuführen sein? Haben wir im Licht, der Electricität und dem Magnetismus nicht die drei Aggregatzustände derselben Energieform vor uns, deren Wirksamkeit im Haushalte des Weltganzen eine noch längst nicht voll erkannte und gewürdigte Rolle spielt?

Eine Auslassung eines Physikers vom Fach wäre hierüber gewiss vielen Lesern der »Hansa« erwünscht.

Kiel, im August 1900.

Kayser, Ing.

* Die obenstehende Bemerkung ist in der Hoffnung hier zum Ausdruck gebracht, dass sich ein Leser mit den erforderlichen physikalischen Kenntnissen finden misse, der die gestellte Frage zu beantworten vermag.
D. R.

Ein neuer Beweis der Findigkeit unserer deutschen Geldschrankindustrie. Nachdem die Gefährlichkeit des Thermit-Schmelzpulvers kaum bekannt und Einbrüche damit befürchtet wurden, gelang es den Bemühungen des Geldschrankfabrikanten Ade ein Gegenmittel zu erfinden, welches bereits patentamtlich geschützt ist. »Anti-Thermit« ist die neue allerdings viel kostbarere und theurere Isolirung, als die seither benutzte Ausfüllung, die meist aus Asche oder Infusorien-Erde bestand. In der Hauptsache besteht dieselbe aus mehrfachen sich verbindenden Theilen, die broiartig gemischt in die Hohlräume der Schrank- und Tresor-Thürwandungen eingegossen wird und nach dem Austrocknen eine ebenso zähe, als glasharte Schicht bildet, die sich hinter der äusseren Thürplatte, dem wichtigsten Theile, verdichtet.

Termit-Schmelzpulver ist nicht im Stande, diese Isolirung zu durchdringen und selbst stundenlange Mühe und Arbeit durch Brecheisen, Hammer und Meissel, deren Geräusch schliesslich den Dieb verrathen muss, vermögen nur stückchenweise diese eigenartig zähe Isolirschiicht abzublättern; jedoch würden Tage vergehen, um eine so grosse Oeffnung zu erzielen, dass eine Beraubung möglich wäre.

Ältere Schränke, Cassen- und Tresor-Anlagen sollen sich mit »Anti-Thermit« gegen Thermit-Schmelzung völlig widerstandsfähig umändern lassen, falls solche keine direct hinter den Thürplatten über die gesamte Thürhöhe und Thürbreite erstreckende Riegelwerk Hohlräume besitzen, welche für Thermit-Schmelzung besonders geeignet sind.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsabhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsabhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsabhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 36.

Hamburg, den 8. September.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Schnelle und lange Segelschiffsreisen. — Physik an den Navigationsschulen. — Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenbericht. — Spruchsaa.

Auf dem Ausguck.

Mit dem Thema Schutz bezw. Wegnahme von **Privateigenthum auf See** während eines Krieges hat sich am 23. August die in Rouen abgehaltene Conferenz der »International Law Association« zwar sehr eingehend aber resultatlos beschäftigt. Wir haben diesen Gegenstand schon verschiedentlich berührt und uns in Uebereinstimmung mit dem Deutschen Nautischen Verein und anderen namhaften Schiffahrtscorporationen für den Schutz des Privateigenthums erklärt. Wenngleich wir auch heute noch diesen Grundsatz aufrecht erhalten, mag doch ein gegen diese Anschauung auf der Conferenz vorgebrachtes Argument erwähnt werden. Dasselbe ist unseres Wissens noch nicht ins Feld geführt, obgleich es sehr bestechend wirkt. Der englische Richter Sir Philimore ist der Vater dieses Gedankens, welcher lautet: »Die Proclamation des Schutzes von Privateigenthum auf See, ist ein Mittel den Krieg zu verlängern und den Friedensschluss hinauszuschieben.« Hierzu führt er erklärend aus:

»Unser Zweck ist, den Krieg humaner zu gestalten, die Leiden der Combattanten zu mildern und die Verluste der Bürger zu verringern. Es ist zweifellos, dass mancher

Bürger durch die Confiscation seines Eigenthums, sei es zu Lande, sei es zur See, ruinirt wird. Aus diesem Grunde sollte man wünschen, die Unantastbarkeit des Privateigenthums überhaupt zu erlangen. Eine grössere Sache ist es jedoch, den Krieg zu verhindern oder doch einen ausgebrochenen Krieg so rasch wie möglich zu Ende zu bringen. Die Erfahrung lehrt, dass die Furcht vor Verlusten und Verluste selbst beides mächtige Factoren sind, einen Krieg zu verhindern und eine rasche Herstellung des Friedens zu Wege zu bringen. Mehr Menschenleben werden erhalten, weniger Bürger werden zu Krüppeln gemacht werden, wenn das Privateigenthum auf See weggenommen und zerstört wird. Noch etwas anderes ist in Betracht zu ziehen. Es ist eine grosse Sache, Nationen gleichzustellen, oder, von einem anderen Standpunkt aus betrachtet, die Sachlage so zu gestalten, dass selbst die mächtigste Nation Schaden davon hat, wenn sie einen Krieg beginnt. Je verwundbarer eine Nation ist, desto schwerer wird sie sich entschliessen, zu einem Angriffskrieg zu schreiten. Wenn gesagt wird — und einige Engländer werden es sagen — dass Englands besondere schwache Seite in der Leichtigkeit der Wegnahme seines schwimmenden Eigenthums liegt, so lässt sich darauf antworten, dass es sehr gut ist, dass die Engländer dieses Schreckmittel haben, da dieses sie abhält, sich mit leichtem Herzen in einen Krieg zu stürzen.«

Hiergegen ist von Mr. Packer aus New-York eingewendet, dass eine erfolgreiche Methode, den Handel zu zerstören, in dem Recht und der Macht liege, die Häfen des Feindes zu blockiren. Der hieraus entstehende Schaden ist im Vergleich zu

demjenigen, der durch Zerstörung des Privateigenthums angerichtet werden kann, gering. Die Anwendung des Rechtes mit Bezug auf die Wegnahme feindlicher Handelsschiffe hat im letzten spanisch-amerikanischen Kriege nur einen sehr minimalen Einfluss gehabt. Die durch die Aufbringung einzelner spanischer Schiffe entstandenen Verluste sind auf die Neutralen, besonders auf die Engländer, gefallen. — Wie schon erwähnt, führten die eingehenden Berathungen in Rouen über den Gegenstand weder positiv noch negativ zu einem Ziel. Nicht einmal der Antrag, es möchte ein Congress aus bevollmächtigten Vertretern der Seemächte der Sache näher treten, fand Zustimmung.

Das englische Handelsamt hat über Seeschiffahrt, Schiffbau und Personalbestand der englischen Handelsmarine Material veröffentlicht, von dem Einzelheiten in einer der nächsten Nummern folgen sollen. Ausserdem befindet sich noch eine **Heuergegenüberstellung der Seeleute** in früheren Jahren und 1899. Statistische Zahlen, die den Beweis bringen, wie die »S. G.« meint, dass der Seemann aus einer guten Geschäftslage auch ohne die Treibereien der verhetzenden Agitatoren Nutzen zieht. Im Vergleich zu 1888 sind die Matrosenheuern um 5 Schilling sowohl auf Dampfern wie Seglern gestiegen. Auf Dampfern ist nicht selten eine Erhöhung um 10 s. beobachtet. Heizor- und Trimmerheuern sind allgemein noch stärker gewachsen. Erste Steuerleute von Dampfern zu 2000 R.-T. und aufwärts erhielten 1870 nur 220 s., 1899 dagegen 240; ebenso sind die Gagen für dritte Steuerleute gestiegen. Der Verdienst »Zweiter« ist keinen grossen Veränderungen unterworfen worden. Maschinistengagen haben viele Schwankungen durchgemacht, sie sind zur Zeit trotz des relativ grösseren Angebots höher als 1870. — Wie sieht es mit Rücksicht auf die angezogenen Verhältnisse in Deutschland aus, ist wohl die zunächstliegende Frage. Eine bestimmte Norm für Heuern lässt sich bei uns nicht aufstellen. Wir finden in demselben Jahre für Danzig als Durchschnittsmatrosenheuer *ℳ* 49.16, für Geestemünde dagegen *ℳ* 67.05 angegeben. Ueberhaupt ist zu bemerken, dass in Deutschland nur über Matrosen- und Schiffsjungenheuern amtliches, statistisches Material vorliegt. Aber abgesehen von dieser Ungleichheit finden wir, dass von 1894 bis 1899 eine ständige Heuervergrösserung stattgefunden hat. Die Daten für 1900 fehlen, sonst würden wir die Matrosenheuern für Hamburg noch um fünf Mark höher angegeben sehen. Für 1899 lauten die darauf bezüglichen Zahlen in den nachbenannten Hafenplätzen:

Durchschnittsheuer für Vollmatrosen.	1894	1899
Altona	<i>ℳ</i> 52.63	<i>ℳ</i> 56.81
Hamburg	» 50.53	» 58.64
Geestemünde	» 61.49	» 67.05
Bremen mit Bremerhaven	» 55.15	» 57.49
Danzig	» 45.63	» 49.16
Stettin	» 45.95	» 52.74
Rostock	» 45.51	» 52.68
Kiel	» 46.66	» 55.68

Wir erhalten folgende beachtenswerthe Zuschrift:

»Zu den »Eingesandt« in vorigen Nummern: „Das Nordende der Compassnadel flieht vor der Sonne“ ist Folgendes zu bemerken:

Jeder Magnet ändert mit der Temperatur seine Kraft. Bei feinen magnetischen Instrumenten wird für die Ablenkungsmagnete zur Bestimmung der Horizontalintensität diese Aenderung genau bestimmt und als Temperaturcoefficient in Rechnung gestellt. Das Schiff als grosser Magnet in Bezug auf den Compass ist diesen Aenderungen durch die Temperatur ebenfalls unterworfen und haben Beobachtungen ergeben, dass die Differenz zwischen hoher und niedriger Temperatur 2—3° in der Ablenkung auf den Compass beträgt. Die Erfahrung hat auch gezeigt, dass wenn die eine Seite des Schiffs von der Sonne erwärmt wird, eine Differenz in der Ablenkung beobachtet wird, gegenüber der Zeit, wo die andere Seite erwärmt wird. Es ist zweifellos auch diese Ablenkung auf Temperaturdifferenz zurückzuführen. Eine Ablenkung der Magnetnadel direct durch die Sonnenstrahlen ist bei Declinationsbestimmungen an Land, wo dieselbe sicher nicht übersehen worden wäre, nicht vorgekommen.

Es muss noch bemerkt werden, dass eine nicht genau centrirte Rose oder Peilvorrichtung dieselbe Differenz hervorrufen, doch bleibt bei guten Compassen dieser Fehler innerhalb von einem Grad, auch wenn der Fehler aller zu centrirenden Theile auf eine Seite fällt. Dagegen bringt der Peilstift, wenn derselbe verbogen ist oder nicht genau senkrecht steht, sowie auch schiefhängen des Compasses selbst, leicht Differenzen von 2—3° zwischen Vor- und Nachmittagsbeobachtungen hervor.

Hamburg.

G. Hechelmann.

Das fünfundzwanzigjährige Regierungsjubiläum des Sultans hat das »Const. Handelsblatt« veranlasst, dem Jubilar Worte der Dankbarkeit und Anerkennung für die Fürsorge zu widmen, die er u. A. auch der wirthschaftlichen Entwicklung des grossen Ottomanischen Reiches zugewandt hat. Nach eingehender Berücksichtigung des Einflusses, welchen der Stand der Landwirthschaft auf die Grösse des türkischen Aussenhandels ausübt und nach objectiver Würdigung der Bedeutung der geschaffenen

Verkehrserleichterungen durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, wird auch in anerkennender Weise der Verbesserungen gedacht, die der Verkehr zu Wasser in den letzten 25 Jahren erfahren hat. Wir erkennen voll die Verdienste der »Administration des Phares de l'Empire Ottoman« an, soweit sie sich auf Hafen- und Quaibauten erstrecken, wir preisen die getroffenen Einrichtungen von Rettungsstationen an besonders gefährlichen Stellen, nicht aber vermögen wir der genannten Körperschaft nachzusagen, dass sie sich auch durch Instandsetzen von Leuchfeuern und Leuchthürmen in gefährlichen Fahrstrassen ein gleich grosses Verdienst erworben hat. Wir bestreiten natürlich nicht, dass im Laufe der Regierungszeit des Sultans Abdul-Hamid II. Khan auch das Küstenbefeuerungswesen vervollkommen ist. Der allein im letzten Decennium von 31 220 538 T. auf 36 814 714 T. gewachsene Verkehr erforderte nothgedrungen eine mit fortschreitender Technik verbesserte Befeuerung solcher türkischen Gewässer, auf denen sich dieser Seeverkehr abspielte. Aber weiter hinaus erstreckte sich die Fürsorge auch nicht, obgleich sie so dringend erwünscht gewesen wäre. Trotz jahrelanger Vorstellungen, Gesuche und Forderungen, die arabische Küste des **Rothen Meeres** besser zu **befeuern**, ist seit mehr als Jahresfrist weiter nichts erfolgt, als ein anscheinend unbeachteter Befehl des Sultans auf Moba, Zebair, Abu Ali und Jebel Teir Leuchthürme zu errichten. Dass das Irade im April v. J. herausgegeben ist, hat damals Mr. Brodrick, der englische Unterstaatssecretär im Unterhause, ebenso bereitwillig bestätigt, wie er ein Jahr später auf erfolgte Interpellation nach dem Fortschritt des Baues der Feuerthürme sagte: »No progress in regard tho the construction of these four lights has been reported to her Majesty's Gouvernement.« Vielleicht überrascht der Sultan die maritimen Nationen aus Anlass seines Jubiläums durch ein auf die Befeuerung des Rothen Meeres gerichtetes ernst gemeintes Irade.

Der **Yangtse** ist die einzige practikable **Handelsstrasse** zwischen dem westlichen und dem östlichen China, und längs seiner Ufer sind bereits neue Hafenplätze dem Welthandelsverkehr geöffnet. Obgleich nicht unmittelbar an seinen Ufern gelegen, ist Schanghai doch unter dem practischen Gesichtspunkte das Haupt-Emporium des Yangtse und zugleich der Brennpunkt der englischen Handelsinteressen in China. Von den sechs Dampfergesellschaften, deren Schiffe den Fluss befahren, sind 4 englischer Flagge, während von den beiden anderen sich je 1 in chinesischer bzw. japanischer Hand befindet. Der Gesammthandel des Yangtse

in 1899 bewertbete sich auf über 42 Millionen Pfund Sterling, und ging zumeist durch britische Hand. Die deutsche Flagge zeigten 435 Schiffe mit 568,014 Tonnen Laderaum. Am entwicklungsfähigsten ist der Handel der westlichen Provinz Szechuan, die von einer wohlhabenden, verbrauchs-kräftigen Bevölkerung bewohnt wird. Szechuan ist äusserst fruchtbar, bringt ergiebige Weizen-, Reis-, Mais- und Zuckerernten, und sein Opium ist in ganz China berühmt. Der wichtigste Fluss der Provinz ist der Minkiang, ein Nebenfluss des Yangtse, der mit Dschunken bis zur Provinzhauptstadt Tschentu befahren wird. Steinkohle stellt sich in Szechuan loco Grube 2 Pence der Centner, aber die Transportkosten sind so enorm, dass sie schon in kurzer Entfernung vom Förderungsorte prohibitiv wirken. Die Provinz besitzt ferner reiche Kupferminen, und die Salzquellen bei Tschentu unterhalten eine blühende Industrie. Die Einfuhr besteht namentlich aus Stückgütern und Textilwaaren durch englische und indische Häuser. Mit der Ausdehnung der Dampferverbindungen und Ausbreitung der Kohlenschätze wird der Handel der Provinz einen enormen Aufschwung nehmen.

Schnelle und lange Segelschiffsreisen.

S. Die letzte am 22. August beendete Reise des Fünfmasters »Potosi« giebt zu einigen Bemerkungen Anlass. Nicht, um die Schnelligkeit hier hervorzuheben, mit der Herr Capt. Hilgendorf, der allbekannte Recordbrecher, sein Schiff wieder geführt hat, sondern um den Unterschied in der Reisedauer von Seglern zu kennzeichnen, wie er auch heute noch innerhalb des Deutschen Reiches besteht. Es soll kein Rückblick in die Vergangenheit geworfen werden. Wollten wir Das, die Ursache des Unterschiedes liesse sich leicht feststellen. Damals, kleine breite hölzerne Schiffe; Tauwanten und Taustagen; geringe Kenntniss der Wind- und Strömungsrichtungen; Nervosität unter Segelschiffern ein unbekannter Begriff; Corpulenz dagegen allgemein vorherrschend. Heute, grosse, zum Schnellsegeln gebaute Schiffe; Wanten, Stagen, Brassen, Segeliken, Alles aus Stahl; vorzügliche Segelanweisungen als oft benutzte Handhabe zur Ausnutzung der Witterungsverhältnisse; Schnoidigkeit und Intelligenz, die Haupteigenschaften der meisten unserer Seglercapitäne. Das die Gegenwart besonders im Dampferbetrieb kennzeichnende Hasten und Jagen hat auch die Segelschiffahrt und deren Ausübende nicht unbeeinflusst gelassen. Unter solchen Umständen ist es zu verstehen, wenn die Reisen gegenwärtig im Allgemeinen schneller als früher gemacht werden.

Und doch lesen wir zuweilen auch jetzt von

recht, recht langen Reisen mit modernen Segelschiffen. Untersucht man näher, dann stellt sich nicht selten heraus, dass die Führer solcher Fahrzeuge auch heute noch die einschlägige nautische Literatur nur ganz oberflächlich kennen. Sie sind nach Grossvaters Weise der Ansicht, dass zwischen zwei Punkten die gerade Linie als der geometrisch kürzeste Weg zu wählen ist. Würden sie beispielsweise das Journal einer »Potosi«-Reise studiren und den für sie räthselhaften Curs verfolgen, den Capitän Hilgendorf mitunter einschlägt, um nur günstigen Wind zu bekommen — sie würden entdecken, woran es ihnen fehlt.

Greifen wir unter vielen gleichen Fällen einen heraus. Das Schiff ging von Hamburg nach der Westküste Mexicos; Dauer der Reise über 180 Tage. (Capt. Hilgendorf hat die Reise von Hamburg nach Iquique und zurück, incl. Löschen und Laden in 159 Tagen zurückgelegt.) Der Schiffsführer machte auf unser Befragen nach der Ursache der langen Reisedauer die Windverhältnisse verantwortlich und beklagte sich, in einem grossen Windstillengürtel 40 Tage lang getrieben zu haben. Für unsere Bemerkung, ob er seine Entschlüsse über den einzuschlagenden Curs nicht zum Theil von den darauf bezüglichen Segelanweisungen der Seewarte abhängig mache, hatte er nur ein geringschätziges Lächeln. Sein Vater habe früher nie in jener Region »Stillde« gehabt. Unsere ausgesprochene Befürchtung, die lange Reisedauer — die Rückreise nahm auch ca. 130 Tage in Anspruch — könne ihm die Stellung kosten, werthe er mit der Bemerkung ab, Hans und Kunz und Peter machten es ebenso, vor Allem habe auch sein früher als Schnellsegler bekannter Vater mal von England nach Frisco 183 Tage gebraucht. — —

Das Schiff, von dem wir sprechen, musste leider nach 300 tägiger Abwesenheit vom Ausreisehafen seit mehreren Monaten als verschollen erklärt werden. Es war weder in Hamburg noch in Bremen beheimathet, aber es war deutsch. Es gehörte jenem glücklichen Himmelsstrich unseres Vaterlandes an, wo die Rheder und Mitrheder schon zufrieden sind, wenn ihr Schiff nur überhaupt ohne Havarien ankommt. Als Folge dieser Anschauungsweise erleben sie aber auch einen rapiden Niedergang ihrer Segelschiffahrt, die in den Nordseecentren eher zu- als abnimmt.

Zur Entschuldigung der Führer jener Schiffe muss allerdings erwähnt werden, dass sie sich durch schnellere Reisen, wenn damit ein Verlust an Segeln verbunden ist, keine Freunde unter ihren Mitrhedern erwerben. Segel sollen nicht wegfliegen, lieber bei Zeiten festmachen. Das ist die Parole. Die Führer unserer grossen Hamburger und Bremer Segler meinen dagegen, die Hauptsache sei eine schnelle Reise. Andererseits können sie ihrem

Schiff aber auch was bieten. Das Geschirr ist erstclassig und hält natürlich viel aus. Fliegt dann doch mal so ein Lappen weg — never mind. Der Rheder ist nicht so kleinlich, deshalb Vorstellungen zu machen.

Ja, so liegen die Verhältnisse. Wie im Dampferwesen so zeigt sich auch hier der Vortheil des Grossbetriebs. Dass dieser Grossbetrieb für den Schiffer selbst allerdings auch Nachtheile mit sich gebracht hat, steht auf einem anderen Blatt.

Physik an den Navigationsschulen.

Von Dr. H. Meldau.

Oberlehrer an der Seefahrtsschule in Bremen.

Nach den Beschlüssen der vorjährigen Directorconferenz soll künftig in unseren Navigationsschulen Unterricht in den Elementen der Physik erteilt und gleichzeitig dieser Gegenstand in die Prüfungen zum Seesteuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt aufgenommen werden. Die Steuerleute sollen in der mündlichen Prüfung Zeugnis über das von ihnen erworbene physikalische Wissen ablegen, während für die Schiffer von vornherein eine schriftliche Prüfung in dem neuen Fache vorgesehen ist.

Im Princip wird diese von der Directorenconferenz beschlossene Neueinrichtung eines physikalischen Unterrichtes ohne Zweifel von allen Einsichtigen auf das Lebhafteste begrüsst werden. Denn nach der ganzen Art des seemännischen Berufes gehört ein Stück Physik ganz ohne Zweifel in die theoretische Ausbildung des Seemannes hinein. Die elementarsten statischen Gesetze, die einfachen Maschinen, Hebel, Rollen, schiefe Ebene usw., ferner magnetische Erscheinungen, die wichtigsten optischen Gesetze und vieles andere finden nirgends in der Welt eine so mannigfaltige Anwendung wie gerade an Bord des Schiffes. Keiner wird leugnen wollen, dass eine gewisse Einsicht in das Wesen dieser Dinge in vielen Fällen der praktisch technischen Anwendung schätzbare Dienste leisten kann.

Thatsächlich ist es denn auch bisher schon so gewesen, dass manche physikalische Gesetze und Erscheinungen nebenbei im Unterricht Erwähnung fanden, die Wirkung der verschiedenartigen Taljen wurden in der Seemannschaft erläutert, die Parallelogramme der Geschwindigkeiten und der Kräfte kamen sicher bei den Stromaufgaben und bei der Zerlegung magnetischer Kräfte zur Sprache, dem Capitel über Compass und Deviation ging eine Einleitung über die Grunderscheinungen des Magnetismus voraus, die Gesetze der Reflexion und Brechung des Lichtes fanden bei der Besprechung des Instrumentes ihre Rechnung und

Barometer und Thermometer mussten wenigstens in der Schifferclasse besprochen werden.

Im wesentlichen wird es sich also bei dem neueinzuführenden physikalischen Unterricht um eine Zusammenfassung dieser bisher zerstreuten Ausführungen handeln unter Hinzufügung dieser oder jener für den Schiffsführer als unbedingt wissenswerth zu bezeichnenden Gegenstände.

Jedenfalls ist soviel klar, dass sich gerade bei dieser Neueinführung in der Beschränkung der Meister zeigen wird. Denn das Gebiet der Physik ist gross und die dem physikalischen Unterrichte in unseren Schulen zu bewilligende Zeit wird jedenfalls recht bescheiden sein. Zudem dringt an unsere Navigationsschüler während der kurzen Zeit ihres Schulbesuches soviel Neues heran, dass eine Beschränkung auf das Nothwendigste dringend geboten erscheint.

Es wäre deshalb sehr zu wünschen, dass vor der Einführung des neuen Unterrichtsgegenstandes ein Gedankenaustausch darüber besonders unter den Herren Directoren und den Lehrern unserer Navigationsschulen einträte und dass man sich über die Grenzen des Gebietes verständigte, welches man nach gemeinsamem Urtheil meint in eine »gründliche Kultur« nehmen zu können. Eine derartige Verständigung ist um so mehr von Nöthen als durch die sofortige Einführung einer schriftlichen Prüfung die Gefahr einer Festlegung des Durchzunehmenden auf viele Jahre hinaus vorhanden ist. Nach den Erfahrungen, die wir bisher an den verschiedensten Aufgaben gemacht haben, ist nicht zu befürchten, dass die Prüfung in Experimentalphysik zu leicht ausfällt, sondern im Gegentheil, dass im Durchschnitt zu schwere Aufgaben gestellt werden, Aufgaben, die ein Einpaucken auf den speciellen Fall nöthig machen. Es ist bei der Neuheit des Gegenstandes nur zu naheliegend, dass ein jeder, der Aufgaben vorzuschlagen hat, sich bestrebt, möglichst viel in dieselben hineinzulegen; dass man dabei mehr an seine »schöne Aufgabe« als daran denkt, ob die Fähigkeit sie lösen zu können, für den Prüfling einen geistigen oder für seinen Beruf werthvollen Gewinn verspricht. Es wäre jammerschade, wenn der so sehr zu begrüßende physikalische Unterricht durch Räthselaufgaben in der Prüfung nicht zu einem Unterricht, sondern zu einem öden Examen-drill würde. —

Wie schon oben angedeutet, kann es sich für uns nicht darum handeln, das ganze Gebiet der Physik kursorisch durchzunehmen etwa aus einem Leitfaden, wie er auf Gymnasien und Realschulen gebraucht wird, aus jedem Capitel das Wichtigste herauszusuchen und unseren Schülern vorzuführen;

wir müssen unsere eigene Physik haben. Es wird durchaus nichts schaden, wenn in dieser Physik das eine oder andere der in den landläufigen Lehrbüchern enthaltenden Capitel überhaupt fehlen sollte.

Wenn ich im Folgenden kurz das angebe, was m. E. für den physikalischen Unterricht an unseren Schulen in Betracht kommen dürfte, so soll diese Aufstellung selbstverständlich nur als ein vorläufiger Versuch zur Abgrenzung des Gebietes gelten.

Die erste zu stellende Frage ist die: »Sollen wir das Gebiet in ein Pensum für die Steuermannsclasse und ein solches für die Schifferclasse trennen, den Steuerleuten etwa die Mechanik, den Schiffern Optik, Magnetismus, Electricität und was man sonst durchnehmen will, zuweisen? Ich glaube, es wird wohl Einstimmigkeit herrschen, dass eine solche Trennung für uns nicht angängig ist, einmal weil auch die Steuerleute schon für das Verständniss der Deviationslehre und der Spiegelinstrumente manches von Magnetismus und aus der Optik wissen müssen, andererseits wegen der den Schiffern zu stellenden Prüfungsaufgaben. Es würde dann allerdings auch hier der Schiffercursus im wesentlichen nichts als eine Wiederholung des Unterrichtsstoffes der Steuermannsclasse bieten. Das schadet aber so viel nicht, denn sollte die Repetition in einer Classe glatt von statten gehen, so bietet der Unterrichtsgegenstand selbst hundertfältige Gelegenheit das früher Gelernte concentrisch zu erweitern und durch andere Gesichtspunkte und andersartige Beleuchtung ihm neues Interesse einzuflössen.

Gehen wir jetzt zur Absonderung des Stoffes selbst über, so wird es gestattet sein, die zur Durchnahme vorgeschlagenen Gegenstände der Kürze wegen einfach aufzuzählen, indem nur zu Beginn jedes Abschnittes einige auf denselben bezügliche allgemeine Bemerkungen Platz finden.

Die gewöhnlich beliebte Einleitung über »Körper im allgemeinen« können wir entbehren. Manche von den hier gewöhnlich besprochenen Eigenschaften, wie Undurchdringlichkeit, Theilbarkeit, molekularer Aufbau u. u. brauchen wir überhaupt nicht zu erwähnen, andere, wie Schwere, Elasticität, Capillarität werden später da erklärt, wo wir sie nöthig haben.

Das für uns wichtigste Capitel ist die Mechanik. Besonders in der Mechanik fester Körper können wir dahin streben, beim Schüler eine gewisse Beherrschung des Stoffes zu erzielen. Die wichtigsten zu besprechenden Dinge sind: Grösse, Richtung und Angriffspunkt einer Kraft, Darstellung derselben durch eine Strecke, Hebel, Drehmoment einer Kraft, Hebelgesetz verschiedener Arten von Hebeln, Wage, Rolle und Rollenverbindungen. — Parallelogramme der Kräfte, schiefe Ebene, Schraube, Maschinen,

goldene Regel der Mechanik, Arbeit einer Kraft. — Schwerpunkt, Stabilität des Gleichgewichtes (Bedeutung für die Compassrose).

Lehre von der Bewegung: Trägheitsgesetz, Reibung, Widerstand des Mittels — beschleunigte Bewegung, freier Fall — mathematisches Pendel, krummlinige Bewegung, Centrifugalkraft, Centrifugalpumpe, Planetenbewegung, Kepler'sche Gesetze.

Mechanik der Flüssigkeiten: Fortpflanzung des Druckes in einer Flüssigkeit (Druckwasserbetrieb), Zunahme des Druckes mit der Tiefe, Boden- und Wanddruck, Ausfluss aus Oeffnungen (Einstürmen durch Leck), Auftrieb, Schwimmen, Senkswagen.

Mechanik luftförmiger Körper: Gewicht der Luft, Spannkraft, Mariottes'ches Gesetz, Torricelli's Versuch, Barometer, Heber, Pumpen, Spannkraft des Wasserdampfes, Dampfmaschine.

In der Wärmelehre beschränken wir uns auf das, was zum Verständniss der täglich vorkommenden Wärmewirkungen nöthig ist: Ausdehnung der festen, flüssigen und luftförmigen Körper durch Erwärmung, Land- und Seewinde, Ausblick auf die Meteorologie, Thermometer-Anomalie des Wassers kann ausgelassen werden, — Schmelzen des Eises, Sieden und Verdunsten des Wassers, Wärmeverbrauch dabei, Eismaschine, Wärmequelle.

Das Capitel über Schall kann sehr kurz gefasst werden, da wir alles Musikalische entbehren können. Man wird hier die Gelegenheit wahrnehmen, etwas über Wellen im allgemeinen zu sagen. Aus der eigentlichen Akustik ist für uns nur die Fortpflanzung des Schalles wichtig. An Beobachtungen über Ausbreitung des Schalles bei Nebel in der Nähe von Feuerschiffen und anderen Signalstationen wird sich mancherlei aus den nautischen Zeitschriften zusammen tragen lassen.

Aus der Lehre vom Licht ist etwas mehr durchzunehmen: Leuchtende und dunkle Körper, Lichtstrahlen, Schatten, Beleuchtungsstärke, Reflexion, ebene Spiegel, sphärische und parabolische Spiegel als Blender, Brechung, Brechungsgesetz, totale Reflexion, Gang der Lichtstrahlen durch ebene Glasplatten und Prismen, Farbenzerstreuung, — Linsen, Brennpunkt, geometrische und reelle Bilder, sphärische und chromatische Abweichung — optische Instrumente — Dunkelkammer, Auge, Brillen, Lupe, astronomisches, terrestrisches und holländisches Fernrohr, Vergrösserung, Helligkeit, Deutlichkeit und Schärfe des Bildes, Gesichtsfeld. Man sollte aber hierbei nicht vergessen, dass man Experimentalphysik zu geben hat; alle Formeln über Object- und Bildweite können entbehrt werden; bei der Darstellung der Wirkung von Linsen ist etwas graphische Optik für uns, weil sie anschaulich ist,

viel werthvoller als alle Formeln. Auch bei der Untersuchung der Fernröhre auf Vergrösserung, Gesichtsfeld usw. ist natürlich nur an das experimentelle (hier durch die Schüler selbst zu übende) Verfahren gedacht. Zum Schluss wird man sich wohl eine Erklärung der Erscheinung des Regenbogens nicht versagen.

Ueber Magnetismus und Erdmagnetismus ist hier keine Aufzählung nöthig; diese Gebiete, die übrigens ja nicht gross sind, müssen natürlich wegen der Deviationslehre ausführlich durchgenommen werden.

Die Elektrizität endlich können wir nicht ganz mit Stillschweigen übergehen, schon aus dem Grunde nicht, weil sie für unser ganzes tägliches Leben und auch für das Leben an Bord eine so eminente Wichtigkeit erlangt hat, dass jeder einigermaassen Gebildete über die Grunderscheinungen dieser Energieform etwas wissen muss.

Mit der statischen Elektrizität können wir uns allerdings kurz abfinden, es ist nur so viel nöthig um den Gegensatz dieser Elektrizitätsform gegen die strömende Elektrizität einigermaassen anschaulich zu machen. Natürlich wird man die Lufterlektrizität dabei nicht vergessen.

Aus der Lehre von den elektrischen Strömen dürfte folgendes genügen: galvanische Elemente, physiologische Erscheinungen, Wärme- und Lichtwirkungen im Stromkreis, magnetische Wirkungen des Stromes, Elektromagnetismus, Telegraphie, elektrische Glocken-Inductionsercheinungen, Telephon, Elektrizitätserzeugung durch Dynamomaschinen, Elektromotoren.

Das hier Aufgezählte wird natürlich überreichen Stoff für die zu Gebote stehende Zeit bieten. Es konnte eben nur das mit Rücksicht entweder auf den Beruf oder die allgemeine Bildung der Schiffsführer unbedingt als wünschenswerth zu Bezeichnende namhaft gemacht werden, eine Abgrenzung auf die Stundenzahl war schon deshalb nicht möglich, weil letztere eben noch garnicht feststeht.

Sehr zu wünschen wäre es, wenn auch von anderer Seite Meinungsäusserungen zu dem in Frage stehenden Gegenstände erfolgten und so eine allgemeinere Verständigung darüber angebahnt würde. Uebrigens brauchte man garnicht so ängstlich zu sein, nachdem eine solche Verständigung über den Umfang des zu behandelnden Stoffes erzielt ist, das umgrenzte Gebiet nun sorgfältig mit Prüfungsaufgaben abzustechen; manche Capitel, besonders solche, die mehr der allgemeinen Bildung wegen aufgenommen sind, könnten gern, losgelöst vom Zwange der Prüfungsaufgaben, einen freieren Character bewahren.

Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie.*)

Ueber den mittelalterlichen Schiffbau Hamburgs wissen wir verhältnissmässig wenig; namentlich die von Koppmann herausgegebenen Kämmererechnungen liefern manches interessante Material. Es ist anzunehmen, dass, so alt wie die Schifffahrt der Stadt, auch ihr Schiffbau gewesen ist. Die letzte Verfügung eines Hamburgischen Bürgermeisters, Simon von Utrecht, setzte schon 1437 eine Rente für den Bau von Barsen aus. Eine Schiffbauerbrüderschaft erhielt im Jahre 1466 vom Rath ein Rentebuch.

Ueber den Umfang des Hamburgischen Schiffbaues in jener älteren Zeit sind wir nicht unterrichtet; doch weist die Mannigfaltigkeit der für die einzelnen Fahrzeuge angegebenen Ausdrücke auf die grosse Verschiedenheit sowohl der Grösse wie der Bestimmung der einzelnen Schiffe hin; da finden sich Alsterkähne und Schuten für den kleinen Binnenverkehr, Stecknitzfahrer und Trahne; sodann Tonnenschiffe, Yachten und für kriegerische Dienste geeignete Fahrzeuge. Doch ist nur selten angegeben und nachweisbar, dass das einzelne Schiff wirklich in Hamburg gebaut ist.

Im Allgemeinen hat, wie es scheint, Hamburg während der Blüthezeit der Hanse die hansischen Vorschriften über den Schiffbau streng beobachtet. Im Bürger-Recess von 1483 wurde im Art. 47 ausdrücklich geboten, dass die Schiffbauer nur denen, die zur Hanse gehörten, Schiffe verkaufen dürften. Es steht nicht ganz damit im Widerspruch, ist aber doch schon eine Erweiterung, wenn der Art. 1 der im Jahre 1514 den Schiffbauern erteilten Rolle ihnen erlaubt, für Freunde und Nachbarn, nämlich Stader, Hadelar, Ditmarschen, Friesen, Husumer und Bremer, Schiffe zu bauen, den Schiffbau überhaupt ohne Wissen und Willen des Rathes aber verbietet. Auch der Bürger-Recess von 1529 verbot allgemein den Schiffbau für Fremde ohne Erlaubniss des Rathes und ordnete überdies an, dass Niemand grössere Schiffe bauen dürfe, als solche, die bequem auf dem hamburgischen Fahrwasser gebraucht werden könnten; es wird hinzugefügt: damit den Bürgern das Zimmerholz nicht vertheuert werde. Diese Bestimmung ist vereinbar mit der erwähnten im Art. 1 der Rolle von 1514, da jene Freunde und Nachbarn wohl alle die hamburgischen Gewässer befuhren. In der neuen Rolle von 1544 fehlt jener Art. 1 aber ganz.

Das Verbot von 1529 wurde wiederholt in dem Hauptrecess von 1603 (Art. 52). Beide Reccesse, von 1529 und 1603, untersagten überdies den Verkauf von am Platze gebauten Schiffen an Fremde vor Ablauf von zehn Jahren.

Dies sind in älterer Zeit die den hamburgischen Schiffbau angehenden Bestimmungen; sie bewegen sich ganz im alt-hansischen Geleise. Die erwähnten Rollen von 1514 und 1544 enthalten nahezu ausschliesslich Anordnungen von rein zünftlerischem Character und zwar behandeln sie fast ausnahmslos das innere Leben der Zunft. Hervorzuheben sind nur, dass in

Art. 13 von 1514 das Fahren der Schiffszimmerleute zur See vorgesehen und das Interesse des Kaufmanns an dafür geeigneten Leuten betont wird. Die Rolle von 1544 unterscheidet sich von derjenigen von 1514 besonders durch ihren Umfang und weist 35 gegen die früheren 15 Artikel auf, eine Zunahme, die dem natürlichen Ausbau der inneren Zunftverhältnisse entspricht. Interessant ist endlich das im Art. 32 gegen die Tagelöhner ausgesprochene Verbot, neue Schiffe zu bauen; das Verhältniss zwischen Meistern und Tagelöhnern wird uns unten noch öfter beschäftigen.

Zunächst war es das Verhältniss zwischen den eigentlichen Arbeitgebern des Schiffbaugewerbes, den Schiffern, und den Schiffszimmerleuten auf Seereisen und sonst, das durch einen auf Befehl des Rathes durch Vermittelung der Morgensprachsherren abgeschlossenen Vergleich vom 17. März 1573, der auch als »Rolle« bezeichnet wird, geregelt wurde. In einer neuen Ordnung der Schiffbauer von 1588 wurden diese Bestimmungen bestätigt und erweitert.

Diese letztgenannte Ordnung enthält Näheres über das Arbeiten fremder Schiffszimmerleute in Hamburg; während die Ordnung von 1544 (Art. 9) dem fremden Gesellen, der hier nicht gelernt und kein Geld zu verzehren hat, nur 14 Tage Arbeit in Hamburg gestattet, bestimmte die Ordnung von 1588 (Art. 6), dass bei Mangel an Leuten die Schiffer Fremde in Arbeit nehmen durften, doch nur mit Erlaubniss der Aelterleute des Amtes der Schiffszimmerleute und für denselben Lohn wie die hiesigen und mit Unterwerfung der Fremden unter den Zwang des Amtes. Auch wurde weiter das Verhältniss zu den Tagelöhnern geregelt.

Mit den Einheimischen konnte somit offenbar den Bedürfnissen des hamburgischen Schiffbaues nicht genügt werden.

In einer Reihe Verordnungen von 1595, 1598, 1605 und 1616 finden sich weitere Bestimmungen über verschiedene Seiten der Arbeitsverhältnisse im Schiffbau. Ausschliesslich die Lohnfrage behandelt eine Ordnung vom 27. April 1622; die Arbeitslöhne wurden immer mehr specialisiert. Die Ordnung von 1514 enthält nur im Art. 12 eine Bestimmung über den Lohn der Gesellen, der auf vier und drei Schilling pro Tag festgesetzt war; in der Ordnung von 1544 fehlt diese Bestimmung. Nach der Rolle von 1573 sollten die Schiffer den Zimmerleuten sieben Schilling, 1588 aber acht bis zehn Schilling ausser dem Biergeld geben; 1622 wurde auch dies noch genauer specialisiert; der Lohn sollte nun im Allgemeinen 18 Schilling im Sommer, 14 im Winter betragen, beides excl. Schiffbier. Schon 1625 wurde wegen der theuern Zeit der Lohn zum Theil erhöht.

Von besonderer Wichtigkeit ist aber, dass in der Ordnung von 1622 (Art. 6) kurzweg bestimmt wurde, dass fremde Schiffszimmerleute, die anderswo ihr Amt redlich gelernt, hier »frei und ungehindert« arbeiten dürften. Die Veranlassung zu dieser Neuordnung gaben offenbar die Kaufleute und die Schiffer, die in der Bürgerversammlung über die Schiffbaugesellen sich beklagt hatten. Man machte damit dem in den nächsten Jahren blühenden Schiffbau freie Bahn.

Noch eine andere sehr bedeutsame Aenderung wurde in diesen Jahren vorgenommen. Die Bestimmung von 1529 und 1603, die einerseits den Schiffbau für Fremde verbot, andererseits nur den Bau von Schiffen von für die heimischen Gewässer geeigneter Grösse gestattete, war noch immer in Kraft. Schon lange nicht mehr zeitgemäss, hatte diese Bestimmung den Erfolg gehabt, Schiffbau und Holzhandel in den übrigen Elbplätzen zu befördern und Hamburg in mehr denn einer Hinsicht zu schädigen. Auf Antrag des Rathes wurde deshalb durch Rath- und Bürgerschluss vom 13. Februar 1618 beschlossen, dass auch Fremde — sowohl die in der Stadt assässig als auch andere — hier Schiffe jeder Grösse bauen dürften. Dafür sollte der Schiffer nach Maassgabe der Grösse

*) Mit Erlaubniss der Verlags-handlung von Lucas Gräfe & Söhl in Hamburg entnommen wir dem von ihr verlegten Werke „Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik“ von Dr. Ernst Baasch, denjenigen Abschnitt, welcher die Entstehung, die Entwicklung und das Wachsthum der Hamburger Schiffbauindustrie bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts schildert. Das angeführte Zahlenmaterial ist authentisch; der Verfasser hat aus absolut einwandfreien Quellen geschöpft. In ähnlicher Weise, wie über die Hamburger Schiffsverhältnisse, enthält das umfangreiche, belehrende Buch über die Schiffbauindustrie aller deutschen Seestädte Aufzeichnungen. Der zeitliche Endpunkt der Darstellung des Schiffbaues in den verschiedenen Häfen ist nicht überall derselbe; im Allgemeinen ist als Endpunkt der Anfang des XIX. Jahrhunderts angenommen. Angesichts des Zustandes der Hamburger Werftarbeiter sind erlaublicherweise alle Bemerkungen über Lohnverhältnisse und Lohnbewegungen Hamburger Werftarbeiter in früheren Zeiten von höchstem Interesse. D.R.

des Schiffes von jeder Last fünf Thaler an die gemeine Casse zahlen, bevor das Schiff durch die Brücke gelegt werde, d. h. vom Stapel gelaufen sei.

Das war ein wichtiger Fortschritt in der Entwicklung des Schiffbaues, eine bestimmte Absage an die alte hansische Ordnung.

Gleichzeitig mit dieser freieren Strömung und vielleicht in ursächlichem Zusammenhange mit ihr steht die Blüthe, der damals der Schiffbau in Hamburg sich erfreute; allein die kriegerischen Ereignisse hätten wohl kaum diese Wirkung gehabt. Zahlreiche Meister und Gesellen strömten um jene Zeit nach Hamburg, um an diesem, von den Kriagsunruhen wenig berührten Platze Arbeit zu suchen und zu finden. Natürlich führte diese Zuwanderung bald zu Conflicten mit dem Amte; der Rath, zwar im Allgemeinen geneigt, dem Amte zu helfen, trat doch, als es zu Gewaltthätigkeiten gegen die Fremden kam, entschieden für diese ein. Ja, im September 1628 befahl er die Räumung der Holzplätze auf dem Pickhuben zu Gunsten der fremden, namentlich holländischen Meister.

Sämmtliche Aemter traten in Folge dessen für das bedrohte Schiffbauamt ein, appellirten mit diesem an das Reichskammergericht und beschwerten sich, das jenes alte Amt »gelegt« werden sollte und »einem jeden, sowohl den Holländern als Engländern, Niederländern und allen andern Völkern eine freye Hand — vergönnet und gegeben werden wollen.« Was schliesslich aus dem Process geworden, ist nicht ersichtlich und auch für uns von geringerem Interesse als jene im allgemeinen von der Blüthe des Schiffbaues und der Betheiligung der Fremden Zeugniß ablegenden Thatsachen.

Die in Folge dieser Verhältnisse eintretende Steigerung der Löhne veranlasste den Rath, im Jahre 1631 in einer neuen Ordnung die Löhne abermals festzustellen; sie wurden nun auf 26 und 18 Schilling für neue, auf 18 und 14 Schilling für alte Schiffsarbeit bestimmt, excl. Schiffsbier. Und während § 9 den § 6 von 1622 einfach wiederholte, verbot § 10 jede Belästigung der fremden Schiffszimmerleute durch die einheimischen.

Während mehrerer Jahrzehnte ist die Ordnung von 1631 in unangefochtener Geltung geblieben. Die ja fast in allen Zünften auftretende Klage über die zu grosse Anzahl der Lehrknechte führte im Jahre 1669 zu einer Auseinandersetzung zwischen Meistern und Tagelöhnern und sodann zu einem Vergleiche, nach dem jeder der vier Alten vier Lehrknechte, die anderen Meister deren drei halten durften und keiner einen Lehrling mehr annehmen durfte, bevor er einen der alten Lehrknechte entlassen hatte. Zugleich mussten die Tagelöhner wieder aller neuen Arbeit und allen Kielholens entsagen.

Allzu lebhaft scheint im Allgemeinen zwischen 1640 und 1680 der Schiffbau in Hamburg nicht gewesen zu sein. Jahrelang suchten die Schiffer um Anweisung eines Raumes nach, auf dem sie ihre Fahrzeuge ausbessern und kielholen lassen könnten. Im Bürgerconvent vom 20. October 1645 wurde beschlossen, zur Auswahl des Platzes usw. »vorständige Leute« zu wählen. Noch im October 1648 wiederholten die Alten der »Seefahrenden Schiffer« in einer Supplik an den Rath dies Anliegen, dessen Dringlichkeit offenbar von Niemandem geleugnet wurde. Es wurde aber nichts daraus. Ueberhaupt herrschte lange hinsichtlich der Plätze zum Schiffbau eine gewisse Unsicherheit. Im October 1654 decretirte der Rath plötzlich, es solle der Bollweg auf dem Schiffbauerbrook von allem dort lagernden Holz geräumt werden; elf Schiffbauer und Anwohner, die dort Häuser und Buden hatten und die selbst oder deren Vorfahren seit mehr als Menschengedenken dort ansässig gewesen und des Weges theils Schiffbauer bedurften, theils ihn an Schiffbauer vermiethten, wandten sich darauf mit einer Supplik an den Rath; schliesslich wanderte die Angelegenheit wieder an das Kammergericht.

Ebenso beschränkte man am Deichtbore die Schiffbauerei, die seit langer Zeit dort gewesen waren; im Jahre 1663 wurde ein Theil der Plätze zu anderen Zwecken vermiethtet.

Solche Vorgänge zeugen weder von grossem Interesse für den Schiffbau noch von grosser Ausdehnung desselben. Schiffe wurden natürlich stets mehr oder weniger gebaut; ausserdem bestand in Hamburg zeitweise ein reger Schiffshandel, an den sich dann wohl, ausser den Reparaturen, mancher Neubau knüpfte, der dem Gewerbe Arbeit und Lohn einbrachte. König Christian IV. liess wiederholt sich nach Schiffen, die er kaufen wollte, in Hamburg erkundigen; um 1643 und 1645 erbielten seine bekannten Unterhändler Albert Baltser Bernts und Leonhard Marselis derartige Aufträge.

Ferner haben die Portugiesen in jener Zeit wiederholt in Hamburg nicht nur Schiffe gekauft, sondern auch bauen lassen. Der Absicht des portugiesischen Geeandten, in Hamburg Schiffe und Munition zu kaufen, thut Christian IV. im Mai 1641 Erwähnung. Nach den Berichten der niederländischen Residenten Schraessert und van Belle hat Portugal im Jahre 1648 in Hamburg mehrere Schiffe gekauft und bauen lassen; ersteres geschah durch Vermittelung von Jürgen Lüders und Albert Baltser Bernts. Angeblich waren diese Schiffe für den Kampf Portugals gegen die holländisch-westindische Compagnie in Brasilien bestimmt; nach van Belle zahlten die Portugiesen aber schlecht, sodass sie schliesslich nicht alle Schiffe wirklich erhielten.

Auch für Schweden hat Hamburg damals Schiffsbauten ausgeführt; im Jahre 1660 berichtete Pater Roxas dies dem Kaiser.

Ueber den Umfang dieser und anderer Bauten steht nichts fest; das Zeugniß des Grafen Galeazzo Gualdo Priorato von 1663, der schreibt, Schiffe von allen Grössen würden an grossen Hafen gebaut, ebenso schnell und mit solcher Symmetrie, wie in Holland und England, hat in seiner Allgemeinheit geringen Werth. Nicht ohne Einfluss auf den Schiffbau der Stadt ist gewiss der Bau der Convoyen gewesen, der 1667 begann; es ist bemerkenswerth, dass im Jahre 1663 nicht nur von den Schiffern und Kaufleuten, sondern auch den Schiffbauern die Bewegung ausging, die zum Bau der Convoyen führte. Uebrigens wurde der Bau des ersten Convoyschiffes von einem holländischen Meister geleitet.

Manches hamburgische Schiff wurde aber auch auswärts gebaut und gekauft, namentlich in Holland; im Jahre 1659 bat der Rath von Hamburg den Rath von Amsterdam um Freigabe eines für Hamburger Kaufleute in Sardinien gebauten Schiffes; und im September 1665 lag den Generalstaaten eine Eingabe des Residenten Aitzema vor, in der er um die Ausfuhr von zwei in Holland für Hamburg gekauften Schiffen bat. Solche Bauten und Käufe wurden aber nicht selten dadurch erschwert und unmöglich gemacht, dass Holland die Ausfuhr von Schiffen und das Holland bekriegende England den Kauf von holländischen Schiffen verbot. Der hamburgische Rath musste wiederholt vor solchen Käufen warnen.

Gegen Ende des Jahrhunderts wurde der Schiffbau lebhafter. Im Januar 1689 erhielten die Commerzdeputirten die Einwilligung des Ehrb. Kaufmanns zur Anlegung eines Helling am Kehrwieder, und 1691 baten sie den Rath abermals um Anweisung von Schiffbauplätzen. Man zögerte darauf einzugehen; doch wuchs das Bedürfniss; in Altona und in Hamburg wurde täglich ein Schiff nach dem anderen gebaut, berichtet im Juni 1693 der holländische Resident Knysten nach Amsterdam; die durch den Krieg gestiegenen Frachten führten der Rhederei viel Gewinn zu. Am Kehrwieder wurden dann Schiffbauplätze angelegt. Doch protestirten im Sommer 1696 eine Reihe von Kaufleuten gegen diese Anlage, da sie dort der Schifffahrt hinderlich und gefährlich sei; die Nachbarn wiesen auf die Feuersgefahr hin. Auch der Ehrb. Kaufmann und die Commerzdeputirten waren nun gegen die Kehrwiederanlage.

es kam zu heftigen Auseinandersetzungen. Schliesslich blieb es doch bei der vom Rath getroffenen Anordnung. Namentlich der Altonaer Rheder Johann Beets trat sehr entschieden für die neuen Schiffbauplätze ein; er bot der Kammerei 500 Thlr., wenn sie ihm einen anderen Platz zum Schiffbau auf hamburgischem Gebiet anweisen würde. Mit Recht betonte der Rath die Nothwendigkeit, dem Altonaischen Schiffbau gegenüber diese günstige Gelegenheit zu benutzen; schon früher, im Februar 1695, hatten übrigens die Commerzdeputirten über die Anweisung von Schiffbauplätzen beraten, um den Schiffbau bey der Stadt zu erhalten, weil viel Schiffbauten von hier und nach Altona gewand würde.

Von Schiffsbauten für auswärtige Rechnung sind in jener Zeit die für die schottisch-amerikanische Compagnie zu nennen; der Umfang dieser Bauten steht nicht fest.

(Fortsetzung folgt.)

Schiffbau.

Stapellauf. Am Sonntag, den 2. September, ging auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der Stapellauf des Schiffes No. 201 glücklich von Statten. Dasselbe wird für die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg erbaut, ist ein Schwesterschiff des kürzlich an dieselbe Rhederei abgelieferten Dampfers »Duisburg« und hat folgende Abmessungen in englischen Maassen: Grösste Länge 403' 8", grösste Breite 47' 8", Tiefe 32' 0". Der Neubau erhielt in der Taufe den Namen »Magdeburg«. Führer des Schiffes ist Herr Capt. Davidsen.

Stapellauf. Das grösste hölzerne Segelschiff der Welt, der »George W. Wells«, ist soeben in Camden, Maine, vom Stapel gelaufen. Es ist ein Sechsmaster. Der »Wells« hat eine Kiellänge von 302' 11" und 48' 6" grösste Schiffsbreite. Er hat zwei Decks. Die sechs Masten sind aus Oregon-Fichtenholz, jeder ist 119' lang; jede Marsstenge ist 58' der Besanbaum 75' lang. Das Schiff wird 12000 Yards der schwersten Leinwand als Segel setzen können.

Probefahrt. Am 4. September machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i./Gr. neuerbaute Dampfer »Ostsee« seine Probefahrt, die in allen Theilen zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Nachdem der Dampfer von einer mehrstündigen Fahrt in See nach Travemünde zurückgekehrt war, trat er sofort die Reise nach Oldenburg an, um dort eine Ladung für England einzunehmen. Die Abmessungen des Dampfers sind: 120' 0" × 22' 0" × 10' 3". Die Tragfähigkeit des Dampfers bei einem mittleren Tiefgang von 10' 3" beträgt 320 Tonnen incl. Bunker. Die »Ostsee« ist mit einer Compound-Maschine von 120 JP. ausgerüstet, die dem Schiff beladen eine Geschwindigkeit von 7 Knoten in der Stunde giebt. Das Schiff ist für regelmässige Fahrt zwischen Oldenburg und London bestimmt.

Am Sonnabend, den 25. August, fand in Antwerpen die constituirende Versammlung der Actiengesellschaft »Le Vulcain Belge« statt. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und die Reparatur von Seeschiffen und die Anlage eines grossen Schwimmdocks. Für die Errichtung der Werftanlagen und des Schwimmdocks ist ein an der Schelde sehr günstig gelegenes Areal in Hoboken bei Antwerpen zu 1 430 000 Fr. angekauft.

Dasselbe ist 27,5 ha gross und besitzt eine Wasserfront von 2000 Fuss; die Schelde ist an dieser Stelle ca. 1450 Fuss breit und 32 Fuss tief, so dass selbst die grössten Seedampfer an die Werft gelangen können. Der Bau der Werft und des Docks sollen thunlichst beschleunigt werden, so dass die Eröffnung des Betriebes binnen Jahresfrist zu erwarten ist. — Das Actiencapital beträgt vorläufig 4 Millionen Fr. und soll je nach Bedarf auf 7 000 000 Fr. erhöht werden. Ausserdem hat die Gesellschaft eine Anleihe von 3 000 000 Fr. contrahirt. Durch Antwerpens Lage und seinen grossartigen Schiffsverkehr ist man nicht mit Unrecht der Ansicht, dass die an dem tiefen und breiten Scheldefluss gelegene Werft, Dockanlage und die Reparaturwerkstätten prosperiren müssen, um so mehr, da in Antwerpen grössere Schiffswerften und leistungsfähige Reparaturwerkstätten, welche auch den grössten Anforderungen genügen, fast garnicht vorhanden sind. Auch unsere deutschen Dampfergesellschaften, die regelmässig Antwerpen anlaufen, dürfte es sehr zu Statten kommen, dass ihnen bald Gelegenheit geboten wird, selbst die grössten Dampfer in Antwerpen docken und die schwierigsten Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln ausführen zu lassen. Der Schiffsverkehr Antwerpens kommt beinahe demjenigen Hamburgs gleich; die Anlagen Antwerpens, was Docks, Werften und Reparaturwerkstätten anbelangt, stehen indessen in keinem Verhältniss zu den grossartigen Etablissements in Hamburg.

Vermischtes.

Schadenersatz für Anhaltung und Aufbringung deutscher Schiffe während des südafrikanischen Krieges. Es wurden zugesprochen: 1) der deutschen Ostafrika-Linie als Schadenersatz für die Anhaltung der Reichspostdampfer »Bundesrath«, »General« und »Herzog« der Betrag von 20 000 £ mit einem Zusatzbetrage von 5000 £ für die Schadloshaltung von Ladungsinteressenten; 2) für die Aufbringung der deutschen Bark »Hans Wagner« der Betrag von insgesamt 4437 £ und für die Festhaltung der deutschen Bark »Marie« der Betrag von 126 £.

Eine wichtige Entscheidung für den Stauereibetrieb. Vierzehn Schauerleute klagen beim Hamburger Gewerbegericht gegen einen Stauer auf Zahlung eines Schadenersatzes von je 4 £ für gehabte Arbeitsversäumniss und begründen ihre Klage wie folgt: Sie seien von dem Beklagten zur Entlöschung des Dampfers »Felbridge« angestellt gewesen und hätten an Luke 2 des Dampfers beim Getreidelöschchen gearbeitet. Am 6. August, Morgens 6 Uhr, habe nun der Empfänger der Ladung den Kahn, in welchen sie entlöschten hatten, von der Luke 2 nach der Luke 4 legen lassen und bis Nachmittags 3 1/4 Uhr hätten sie an der Luke 2 keinen Kahn geholt und hätten infolge dessen 3/4 Tag feiern müssen. Hierfür verlangten sie den klagend geforderten Schadenersatz, denn der Beklagte sei verpflichtet gewesen, dafür zu sorgen, dass sie ohne Unterbrechung fortarbeiten konnten. Der Beklagte macht hiergegen geltend, dass er für den Schaden nicht aufzukommen habe, denn er könne dem Ladungsempfänger nicht vorschreiben, wann und wie schnell er die einzelnen Theile der Ladung empfangen solle. Er sei in dieser Beziehung völlig von dem Ladungsempfänger abhängig und es treffe ihn deshalb kein Verschulden bezüglich des Versäumniss der Kläger. Uebrigens sei es hierorts im Stauergewerbe allgemeiner Gebrauch, dass auf Getreideschiffen den Accordschauerleuten etwaige Liegezeit nicht vergütet werde. Da die Kläger das Bestehen der von dem Beklagten behaupteten Usance bestritten, vernahm das Gericht einen bekannten Stauer und einen Schaueremann als

Sachverständige darüber und verurtheilte den Beklagten dann unter folgenden Gründen zur Zahlung von $\text{M} 56$ an die Kläger. Die Bekundungen der Sachverständigen stehen, wie dies erfahrungsgemäss im Stauergewerbe fast stets der Fall ist, in directem Widerspruch mit einander. Es musste deshalb angenommen werden, dass die von dem Beklagten behauptete Usance nicht bestעה. An sich aber hat der Arbeitgeber die Verpflichtung, dafür Sorge zu tragen, dass die Accordarbeiter ohne Unterbrechung fortarbeiten können. Hiervon wird er nur befreit, wenn entweder das Fortarbeiten durch höhere Gewalt verhindert wird oder wenn er mit den Arbeitern vorher vereinbart hat, dass für Arbeitsunterbrechungen eine Entschädigung nicht beansprucht werden könne. Eine solche Vereinbarung ist im vorliegenden Falle nicht getroffen und ein Fall höherer Gewalt im Rechtssinn lag nicht vor. Der Beklagte hat also die Kläger für die gebabte Arbeitsversäumniss zu entschädigen, denn er hat seine Verpflichtung ihnen gegenüber nicht erfüllt. (H. N.)

Das Project betr. Herstellung einer grösseren Schiffswerft an der Unterweser, dürfte, wie der »Weser-Zig.« geschrieben wird, in diesen Tagen greifbare Formen annehmen. Die Anlage soll, wie verlautet, zwischen dem Orte Grossensiehl und Nordenham geplant sein. Hiernach wird vermuthlich das Grodenland zwischen den Tanks der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft und des Martens'schen Besitzes in Frage kommen. Das Project soll von hoher Seite recht sympathisch aufgenommen sein; von der gleichen Stelle sollen 2000000 M gezeichnet sein. Was die Lage des genannten Platzes angeht, so ist sie zur Errichtung einer Schiffswerft recht gut geeignet, die Fahrwasserverhältnisse sind günstig, die Weser ist hier auch für die grössten Seeschiffe passirbar. Andererseits ist kaum 100 m entfernt das Bahngelände (Nordenham-Brake). Das Project ist nicht mehr ganz neu. Es steht indessen mit dem bereits mehrfach erörterten Project des »Vulcan« in Stettin, betr. Anlage einer Schiffswerft (Filiale) an der Unterweser, in gar keinem Zusammenhange. Vielmehr handelt es sich im vorliegenden Falle um Gründung einer neuen Gesellschaft, wobei namentlich auswärtiges Capital in Betracht kommt.

Eine Werft zur Erbauung eiserner Schiffe soll in Stralsund geschaffen worden. Bürgermeister Gronow von Stralsund hatte etwa 50 Herren zur Besprechung der Angelegenheit eingeladen. In der Besprechung wurde constatirt, dass als Gründungscapital 1000000 M nöthig seien, hierin seien auch die Summen einbegriffen, die erforderlich sind, um zunächst auf eigenes Risiko ein oder mehrere Schiffe zu bauen, denn Aufträge kämen natürlich erst dann, wenn das Etablissement bewiesen habe, dass es leistungsfähig sei. Nach längerer Debatte, in der allseitig anerkannt wurde, dass das projectirte Werk für die Stadt höchst segensreich sein werde, wurde beschlossen, eine Commission zu wählen zur weiteren Vorbereitung der Sache.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—31. August 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 889 Schiffe, dar. 378 Dampfer (incl. Schlepper) und 511 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt theilnahmen sich, nach Flaggen geordnet: 674 deutsche, 99 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 54 holländische, 37 englische, 14 russische, 4 französische, 3 amerikanische, 3 belgische und 1 oesterreichisches Schiff.

Ueber die **Newyorker Hafenanlagen** schreibt man der »W. Ztg.« aus New-York vom 22. August: Das hiesige Dock-Departement hat die ihm in Folge der Hobokener Feuer-catastrophe übertragene Untersuchung beendet, und der Bericht des genannten Amtes hat sich bezüglich der Frage, ob die Piers und Docks des Newyorker Hafens künftig aus Stein aufzuführen seien, dahin ausgesprochen, dass steinerne Hafenanlagen theils unthunlich, theils angesichts des enormen Kostenpunktes direct ausgeschlossen erscheinen. An der Battery, dem südlichen Ende der Insel Manhattan, welche das eigentliche Newyork bildet, befinden sich zwar zwei steinerne Piers, allein die Anlage derselben sei dadurch ermöglicht gewesen, dass man in der Tiefe von 45 Fuss Felsenboden als Unterlage gefunden habe. Im North River, woselbst die grossen Ozeandampfer ihre Anlegeplätze haben, erstrecke sich der Schlamm-boden bis 200 Fuss in die Tiefe und die Anlage eines steinernen Piers würde daselbst einen Kostenaufwand von wohl einer Million verursachen, während ein Holzpier mit theilweiser Eisenverkleidung auf 60—100000 Dollar zu stehen kommen würde. Das Dockdepartement giebt seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass Holz nicht viel weniger der Vernichtung widerstehe, als Stein (?); unter Wasser sei das Holz thatsächlich unverwundbar. Der genannte Bericht empfiehlt schliesslich die Anlage hölzerner Piers mit Benutzung eiserner Träger, theilweiser Metallverkleidung und Bedeckung mit Mörtel oder Asphalt. Derartige Piers würden ebenso der raschen Abnutzung widerstehen, als allen Anforderungen an Feuersicherheit entsprechen.

Im Juni fand in Tokio die Generalversammlung der **Nippon-Yusen-Kaisha** statt. Aus dem Abschluss geht hervor, dass eine **Dividende** in Höhe von 15 pCt. vertheilt werden könnte, doch empfehlen die Directoren, nur eine solche von 10 pCt. und einen Uebertrag von 600000 Yen auf den Fonds für gleichmässige Dividende. Die Directoren ziehen eine stetige Dividendenrate einer beträchtlich schwankenden vor, und Vorsicht ist bei der gegenwärtigen Lage des Handels geboten. Ende Dezember wurde ein directer Dienst zwischen Kobe, Taku und Newchwang eingerichtet und Anfangs d. J. mit zwei Dampfern eine neue wöchentliche Fahrt zwischen Shanghai, Cheefoo und Tientsin eröffnet. Diese beiden Linien sind noch mehr oder weniger ein Versuch und es mag angesichts der zu überwindenden Schwierigkeiten schwer halten, ihnen eine feste Basis zu geben. Auf den Reisen der europäischen Linie blieb die Menge der Ladung fast dieselbe wie früher, indem sie ein Fünftel der Ladefähigkeit nicht überstieg. Die Heimreisen waren ziemlich erfolgreich. Sowohl auf den Ausreisen wie auf den Heimreisen hat die Zahl der Passagiere beträchtlich zugenommen. Von Amerika nach dem Osten war stets reichlich Ladung erhältlich, sodass keine ernstliche Concurrenz zwischen den verschiedenen Dampferlinien aufkam.

Der Schiffsverkehr mit Swansea wurde im Jahre 1899 durch 5092 Schiffe von 2019050 Reg.-Tons vermittelt. Die deutsche Flagge nahm nach der englischen, französischen und norwegischen mit 80 Schiffen von 63358 Reg.-Tons die 3. Stelle unter den mit Swansea Schifffahrt treibenden Ländern ein.

Der Schiffsverkehr mit Livorno wurde im Jahre 1899 im Eingange durch 2515 Segelschiffe von 126658 Reg.-Tons und durch 1758 Dampfschiffe von 1647267 Reg.-Tons vermittelt, während im Ausgange 2413 Segelschiffe von 120013 Reg.-Tons und 1736 Dampfschiffe von 1630799 Reg.-Tons zu verzeichnen waren.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

Rudersignale in nebligem Wetter.

In No. 160 der »Nordwestdeutschen Zeitung« zu Bremerhaven wurde die Seeamtsverhandlung zu Brake, betr. Collision des deutschen Dampfers »Bremen«, Capt. Giehring, mit dem englischen Transportschiffe »Orotawa« wiedergegeben. Beim Durchlesen derselben ist mir dann etwas aufgefallen, was meiner Meinung nach nicht mit unserem internationalen Strassenrecht im Einklang steht. Daher möchte ich mir erlauben, dieses an dieser Stelle zu erörtern, um vielleicht eines Besseren belehrt zu werden, falls ein Irrthum meinerseits vorliegen sollte. Wie aus der Verhandlung hervorgeht, hat sich die Collision der beiden Dampfer im dicken Nebel ereignet. Es wird gesagt, dass, nach erfolgtem Zunehmen des Nebels D. »Bremen« seine Fahrt auf 2 1/2 Meilen reducirte und fortwährend die vorgeschriebenen Signale ertönen liess. Bald darauf hörte man auf D. »Bremen« die Signale eines anderen Dampfers und es wurde festgestellt, dass die beiden Schiffe sich einander näherten. Capt. Giehring beschloss hierauf nach Steuerbord auszuweichen und liess daher das Ruder »hart rechts« legen und heisst es dann weiter: »zeigte dieses dem fremden Dampfer dadurch an, dass er einen langen und einen kurzen Ton geben liess.« Der auf das Nebelsignal folgende kurze Ton sollte selbstverständlich dem »Orotawa« anzeigen, dass D. »Bremen« nach Steuerbord auswich. Dieser Passus nun steht meiner Ansicht nach mit dem Artikel No. 28 des internationalen Strassenrechts im Widerspruch, denn es ist dort ausdrücklich gesagt, dass Rudersignale nur gegeben werden dürfen, wenn die Schiffe einander ansichtig sind. Im fraglichen Falle hat aber D. »Bremen« das Rudersignal zwei Mal gegeben, während darauf nach Verlauf von mehreren Minuten D. »Orotawa« erst in Sicht kam. Wenngleich ich nun keineswegs zweifle, dass das Rudersignal von dem englischen Dampfer bei der herrschenden Windstille, als Solches erkannt ist, so wundere ich mich, dass das Braker Seeamt das Verfahren des Capt. Giehring billigt und zugleich den Rath erteilt, dass es vielleicht richtiger gewesen sei, wenn D. »Bremen« rückwärts gegangen sei und dieses Manöver dem »Orotawa« durch 3 lange (soll wohl heissen »kurze« D. R.) Töne angezeigt hätte, obwohl auch dieses Signal nur beim Sichten zweier Dampfer gegeben werden soll. Wenn derartige Manöver, welche mit dem internationalen Strassenrecht im Widerspruch stehen, von den Seeämtern für recht befunden werden, so werden andere Capitäne, die sich in ähnlichen Lagen wie auf D. »Bremen« befinden, jedenfalls auch von dieser Zubilligung Gebrauch machen und könnte ein solches Verfahren, meiner Meinung nach, zu grossen Missverständnissen Anlass geben, denn schon oft ist es erwiesen, dass im Nebel ein Signal eines Dampfers von dem anderen, in der Nähe befindlichen nicht genau gehört wurde. Wird daher auf einem Dampfer im Nebel ein langer und darauf folgender kurzer Ton gehört, so könnte bei dem Capitän dieses Dampfers, vorausgesetzt, dass diese Schiffe einander nicht ansichtig sind, wohlberechtigter Zweifel entstehen, ob das Signal nicht aus zwei langen und einem kurzen Ton bestand und der erste lange Ton von ihm nicht gehört wurde. Mit diesem Signal würde also angezeigt werden, dass der Dampfer seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, und der Capitän des anderen Dampfers würde vielleicht seinen Kurs beibehalten, hoffend, vor dem Bug des stillliegenden Dampfers noch vorüberzukommen, falls es zu spät ist, hinter denselben herumzugehen. Andererseits möchte ich noch ein Beispiel anführen,

welches beweisen soll, wie unrichtig es ist, im Nebel Rudersignale zu geben. Nehmen wir zwei Dampfer, von denen der eine, in Folge grösserer Fahrt, einem anderen allmählich aufhauft. Von beiden Schiffen werden vorschriftsmässige Signale gegeben und auch gehört. Der voraus befindliche Dampfer giebt nun, um nicht von hinten gerannt zu werden, einen langen und einen kurzen Ton, den letzteren auch zum Zeichen, dass das Schiff nach Steuerbord ausweicht. Der Capitän des überholenden Dampfers hört das Rudersignal, geht auch darauf ein, und giebt, da die Schiffe vielleicht inzwischen sehr nahe gekommen sind, ebenfalls »rechts Ruder«, in der Meinung, dass er einen entgegenkommenden Dampfer vor sich hat und durch das beiderseitige Ausweichen nach Steuerbord eine Collision vermieden wird. Da nun aber beide Schiffe, als ungefähr denselben Kurs stauernd, nach ein und derselben Richtung ausweichen, so liegt die Wahrscheinlichkeit nahe, dass lediglich durch das Rudersignal eine Collision unvermeidlich ist, da der überholende Dampfer vielleicht nicht so viel nach Steuerbord ausweicht, als der vorausbefindliche, und beim plötzlichen Insichtkommen der Schiffe, der Letztere jedenfalls von dem Ueberholenden gerannt werden wird. Rathsam wäre es bei der Annäherung zweier Dampfer die Maschine eine Zeit lang zu stoppen, um an den Nebelsignalen auszufinden, in welcher Richtung sich der andere Dampfer fortbewegt, jedoch darf man wiederum nicht, wie das Braker Seeamt dieses befürwortet, das Stoppen oder event. Rückwärtsgehen durch die entsprechenden Signale anzeigen, so lange die Schiffe einander nicht ansichtig sind.

Hoffentlich wird dies Thema bei Gelegenheit an maassgebender Stelle einer eingehenden Betrachtung unterzogen werden, zumal das Verfahren, Rudersignale im Nebel zu geben, in den sehr befahrenen Gewässern der Nord- und Ostsee sehr viel Anwendung findet und dadurch wohl manche Collision hervorgerufen wird.

Auf See, 26. August 1900.

H. M., D. Kaiser Wilhelm II.

(Der Herr Einsender hat zweifellos Recht, wenn er sich im ersten Theil seiner Ausführungen auf den Art. 28 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 beruft. Nur einander ansichtigen Fahrzeugen ist die Abgabe der betr. Rudersignale zur Pflicht gemacht. Nun liegt allerdings der Einwand nahe, dass durch die im Art. 28 niedergelegte Vorschrift noch nicht die Abgabe von Rudersignalen verboten ist, wenn zwei Schiffe nicht einander ansichtig sind. Im ersteren Falle ist das Signal Vorschrift, im anderen ist seine Abgabe freigestellt, könnte man folgern. Obgleich nach dieser Regel wiederholt in der Praxis bei Annäherung zweier Fahrzeuge, die nur ihre beiderseitigen Signale hören, navigirt wird, hat der Gesetzgeber ausdrücklich im Art. 34 betont, dass »alle dieser Verordnung entgegenstehenden Vorschriften etc.« aufgehoben sind. Wenn nun nach der »Nordw. Ztg.« das Seeamt zu Brake einem nach der Kaiserl. Verordnung unerlaubten Signal das Wort spricht, so liegt entweder ein Missverständniss seitens der Zeitung vor, oder aber das Seeamt hat dem vorhin erwähnten Brauch in der Praxis Rechnung getragen. Sollte Letzteres der Fall sein, dann sind wir mit Ihnen der Ansicht, dass andere Capitäne, wenn in ähnlicher Lage, wie der Führer des D. »Bremen«, von dieser Zubilligung Gebrauch machen werden. Wir werden versuchen, in den Besitz der betr. Seeamtsverhandlung zu gelangen und dann auf das Thema zurückkommen. D. R.)

Als ich den auf Seite 222 der »Hansa« von Ihnen verfassten Artikel: »Die Seemannsordnung und der Seemannsverband« las, glaubte ich anfangs, Sie malen, mit Bezug auf

die Ziele des Verbandes, zu schwarz. Ihre Bemerkung, »es trete unverkennbar aus der ganzen Petition des Verbandes an den Reichstag das Bestreben hervor, die gesetzlichen Rechte des Schiffers zu schmälern, seine Pflichten aber zu verdoppeln«, schien mir reichlich scharf. Ebenso glaubte ich, der von Ihnen zum Vorschlag des Verbandes über die §§ 89, 90, 91, 92 gezogene Schluss sei eine allzu scharfe Beurtheilung der Sachlage. Sie schrieben damals, nachdem Sie im Sinne des Seemannsverbandes annahmen, die erwähnten Paragraphen seien gestrichen, ein Vereinigungsrecht auf See und der Schiffsrath sei bewilligt:

»Man denke sich nun in die Lage des Schiffers und der Schiffsofficiere, wenn thätliche Angriffe auf den Vorgesetzten unbestraft oder doch ganz geringfügig und zwar erst nach beendeter Reise bestraft würden. Welche Machtmittel ständen den Vorgesetzten zur Verfügung, sich gegen Rohheiten und Gewaltthatigkeiten der Untergebenen zu schützen? Strafe dürfen sie nach § 86 nicht verhängen. Es bliebe ihnen nichts übrig, als sich auf Unterhandlungen einzulassen, und den Leuten zu versprechen, sich zu bessern, d. h. sich in Zukunft von den Untergebenen durchprügeln zu lassen. Wir halten gelinde gesagt, diesen Antrag für einen Schlag ins Gesicht!«

Wie gesagt, ich konnte damals Ihre Anschauungsweise nicht vollkommen theilen.

Sie werden fragen, aus welchen Gründen, und ich antworte, damals war ich noch nicht mit dem Verband in Berührung gekommen. Oder richtiger gesagt, damals war ich um manche unangenehme Erfahrung ärmer als heute.

Heute habe ich erkannt, ja ich bin auf Grund der von mir gemachten Erlebnisse fest davon überzeugt, dass sich die Verhältnisse thatsächlich so gestalten würden, wie Sie es mit dem eben citirten Absatz für die Zukunft prophezeit haben.

Meine Geschichte ist kurz die folgende:

»Ich hatte einen Steward an Bord, der schon wiederholt durch sein Benehmen Veranlassung zu Rügen und Tadel gegeben hatte. Als ich ihn eines Tages aufforderte, den vollkommen vernachlässigten Salon in Ordnung zu bringen, weigerte er sich, meinem Wunsch zu entsprechen. Wollte ich mich vor der Mannschaft nicht geradezu lächerlich machen, dann war ich gezwungen, meinem Befehl erhöhten Nachdruck zu verleihen. Ich fasste also den Mann an die Schulter, um ihn nach dem Salon zu führen. Anstatt nun einzusehen, dass er durch seine Gehorsamsverweigerung einen schweren Verstoß gegen die Seemannsordnung gemacht hatte, wandte sich der Mann mit erhobener Faust gegen mich. Hierauf erhielt er von mir, der ich selbstverständlich in furchtbare Aufregung gerieth, eine Ohrfeige, und die Angelegenheit war oder schien erledigt. Der Mann ging wieder an seine Arbeit und ich hatte die ganze Sache bereits vergessen, als wir in Hamburg ankamen. Am zweiten Tage unseres Hierseins kam der Steward an Bord und theilte mir mit, er könne in Folge der Ohrfeige, die ich ihm damals gegeben, auf einem Ohr nicht mehr hören. Der langen Rede kurzer Sinn ist, dass der Steward gegen mich eine Anklage wegen grober Körperverletzung eingereicht hat. Ich möchte hierbei zur Characteristik des Mannes noch bemerken, dass sein Benehmen an Bord schon andere Capitäne zu gleichem Vorgehen, wie ich es leider gezwungen war zu beobachten, früher veranlasst hat.«

Ich habe Ihnen diese Geschichte erzählen müssen, damit Sie das Nachstehende auf seinen Werth hin besser prüfen können.

Die Klagesache zwischen dem Steward und mir ist noch nicht beendet. Als ich das letzte Mal von Hamburg wegging und wir uns einige Zeit auf See befanden, kam ein an Bord befindlicher Leichtmatrose zu mir und beschwerte sich, dass ihn der erste Officier ins Matrosenlogis zur Bedienung der Matrosen hingeschickt habe, während der für diesen Zweck angemusterte Junge seine Obliegenheiten an Deck versehen

sollte. Der erste Officier gab auf mein Befragen an, zu dieser Maassregel geschritten zu sein, weil nach Aussage des Bootsmannes, sowie nach seiner eigenen Beobachtung der Leichtmatrose zu dem Deckdienst absolut unbrauchbar sei. Ich billigte zwar die Maassnahme des ersten Officiers nicht, da sie aber im Interesse der Disciplin aufrecht erhalten werden musste, sagte ich nicht unfreundlich zu dem Leichtmatrosen, er solle sich in Zukunft gut führen, eine Heuerherabsetzung sei mit seiner Abcommandirung in das Logis nicht verbunden. Der junge Mensch schien auch den Augenblick zufrieden. Am nächsten Tage jedoch kam er mit den Worten zu mir: »Ich bleibe nicht im Logis, ich will es nicht!«

Dass es Einem unwillkürlich in den Fingern zuckt, wenn ein so dummer Junge in dieser impertinenten Weise auftritt, können Sie sich denken. Ich unterdrückte aber meine Aufregung, weil aus dem herausfordernden Benehmen des Jungen hervorging, dass er nicht aus sich selbst, sondern im Auftrage Anderer handele. Diese Annahme wurde mit jedem Tage bestärkt, denn der Bengel lehnte jedo ihm aufgetragene Arbeit, soweit sie sich auf die Thätigkeit im Logis erstreckte, ganz kurz mit den Worten ab: »Ich will es nicht!« —

Ja ja, so herrlich weit sind wir schon gekommen!! Hätte ich mich hinreissen lassen und dem Jungen, wie er es doch gewiss verdient, ein Paar Ohrfeigen gegeben, dann würde der Seemannsverband, als Vertreter des vorhin erwähnten Stewards gefrohlockt haben. Es ist aber glücklicherweise nicht so weit gekommen. Ich schrieb den Jungen ins Journal, später desertirte er. Beim Hamburger Seemannsamt liegt gegen ihn ein Strafantrag vor.

Zwar kenne ich Ihre Ansicht über die auf den Schiffsjungen ausgedehnte Prügelstrafe, ja ich kann wohl sagen, ich pflichtete früher Ihnen auf Seite 146 der »Hansa« gemachten Ausführungen zu diesem Thema vollkommen bei, heute leider nicht mehr. Zweifellos wäre der eben geschilderte, die Disciplin beeinträchtigende Fall überhaupt nie möglich gewesen, wenn dem Schiffer das Recht der körperlichen Züchtigung über den Schiffsjungen zustände.

Der Zweck, wesshalb ich Ihnen diese Zeilen mit der Bitte um Veröffentlichung zusende, entspringt nicht so sehr einem Gefühl der Mittheilbarkeit, als vielmehr dem an alle Berufscollegen gerichteten Wunsche, aussprechen zu wollen, was sie in einer so precären Lage — in der ich mich doch gewiss befand — thun würden.

Sollte ich den Jungen in Eisen legen? Das wäre unmenschlich und hätte der Gesundheit des körperlich noch nicht entwickelten jungen Menschen schwer geschadet. Also was sollte ich, ohne Gewalt anzuwenden, anfangen?

Die Seefahrt wird unerträglich, falls es dem deutschen Seemannsverband wirklich gelingt, seinen für Schiffsofficiere unheilvollen Einfluss auf die Reichstagsabgeordneten auszuüben, die sich der Berathung der Seemannsordnung unterziehen. Glücklicherweise sind den bis zu § 59 vom Seemannsverband gestellten Anträgen die schlimmsten Giftzähne ausgezogen, aber die wichtigsten Paragraphen über Disciplin unterstehen noch der Beschlussfassung.

Ende August.

B., Schiffsführer.

(Wesshalb haben Sie von der Ihnen laut § 79 der S.-O. zustehenden Befugniß — soweit es sich um Schmälern der Kost handelt — keinen Gebrauch gemacht? Im Uebrigen gewähren die im obenstehenden Schreiben geschilderten Situationen ungefähr einen Vorgeschmack über die Zustände, welche eintreten würden, wenn einzelnen Anträgen des Seemannsverbandes zur Seemannsordnung an maassgebender Stelle Rechnung getragen würde. D. R.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Prela.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 37.

Hamburg, den 15. September.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Ergebnisse des in Paris vom 4. bis zum 12. August abgehaltenen internationalen Congresses für die Handelsmarine. — Schiffsfahrtsprämien der hauptsächlichsten Seestaaten. — Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. (Fortsetzung.). — Der Evoy-Patent-Compass. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten.

Auf dem Ausguck.

Die in Tromsö am 6. September erfolgte Ankunft der »Stella Polare«, des italienischen Polar-expeditionsschiffes, mit dem Herzog der Abruzzen als Expeditionsführer an Bord, darf mit Recht das grosse Ereigniss der letzten Woche genannt werden. Es ist hier heute nicht der Platz, die Gefahren und Strapazen zu kennzeichnen, welche, nach Angaben der Tagespresse, die Polarfahrer im hohen Norden bestanden haben sollen. Auf eine eingehende daraufbezügliche Schilderung soll später, wenn erst authentisches Material vorliegt, zurückgekommen werden. Diesmal mag nur gesagt sein, dass es einer Anzahl der Expeditionstheilnehmer gelungen ist, eine nördliche höchste Breite von 86° 33' zu erreichen und damit einen Weltrecord — wenn man so sagen darf — zu schaffen. Nansen, der nicht minder häufig als laut gepriesene Nordpol-fahrer muss auf den italienischen Capitän z. S. Cagni den Ruhm übergehen lassen, von allen Forschern den nördlichsten Punkt der Erde erreicht zu haben. Hinzu kommt noch, dass Nansen und Johannsen, als sie 86° 14' Nord-Br. erklommen hatten, ihren Weg deshalb wieder nach Franz Joseph-Land richteten, weil unüberwindliche Eis-

verhältnisse ihnen das weitere Vorgehen unmöglich machten, während Cagni und Begleiter auf 86° 33' zur Umkehr nur wegen Nahrungsmangel gezwungen wurden. Die Cagni'sche Expedition war 115 Tage unterwegs; sie zog mit 6 Schlitten und 45 Hunden aus und kehrte mit 2 Schlitten und 7 Hunden zurück. Die letzten 15 Tage lebten ihre Theilnehmer ausschliesslich von Hundefleisch. Man kann also ohne Uebertreibung wohl sagen, bei einer doppelt grossen Anzahl mitgenommener Hunde — an Bord waren genug — dürfte heute vielleicht Cagni von sich sagen, dass er das sehnüchtig erstrebenswerthe Ziel aller Polarfahrer, nämlich den Pol, erreicht habe. Bemerkenswert muss noch werden, dass der Herzog der Abruzzen nur deshalb nicht an der Expedition Cagni's theilgenommen hat, weil ihm unmittelbar vor deren Abgang vom Schiffe zwei Finger erfroren sind, deren vordere Glieder leider amputirt werden mussten. Im Uebrigen sei noch erwähnt, dass »Stella Polare« durch den Nachtigal-Sund und den britischen Canal 82° 41' Nord erreichte, dann zur Tafel-Bai an der Westseite des Kronprinz Rudolfslandes, 81° 55', zurückkehrte. Dort fror das Schiff ein und erlitt am 8. September v. J. durch eine Eispressung eine sehr schwere Beschädigung an der St.-B.-Seite. Die Platten wurden auf die halbe Schiffslänge 1½ Fuss tief eingedrückt,

wodurch eine starke Leckage entstand. Eine ungeheure durch Eismassen hervorgerufene Schraubung hob den Dampfer auf eine starke Scholle und rettete ihn vor sicherem Untergang. Die ganze Expedition siedelte an Land über, wo sie zuerst vergeblich im Februar, dann später am 11. März Schlittenreisen in drei kleinen Abtheilungen nach dem Norden unternahm. Eine dieser Abtheilungen führte der Capitän Cagni. Seine Begleiter waren zwei Alpenführer und ein italienischer Matrose. Ueber das grossartige Resultat dieser Abtheilung haben wir berichtet. Eine andere Excursion kehrte nach 24 tägiger Abwesenheit zurück, über das Schicksal der dritten ist leider Nichts bekannt, sie ist wahrscheinlich umgekommen.

Einem an die Redaction gerichteten Schreiben entnehmen wir:

... »In No. 2 dieses Jahrgangs wurde mitgetheilt, die Handelskammern von Dünkirchen und Calais seien von der französischen Presse aufgefordert, die Bau- und Unterhaltungskosten für ein **Feuerschiff auf der Sandettie-Bank** zu tragen, damit nicht den Bewohnern der französischen Nordküste das Symbol deutscher Einigkeit, die schwarz-weiss-rothe Flagge, täglich vor der Nase wehe. Durch die Mittheilung, ob der französische Wunsch thatsächlich erfüllt ist, würden Sie mich — und ich glaube, manchen Leser der »Hansa«, sehr erfreuen.«

Soweit wir durch Augenzeugen unterrichtet sind, ist unseren westlichen Nachbarn der »Schmerz« nicht erspart worden, die deutsche Tricolore auf der Sandettie-Bank an Bord eines schwarz-roth angestrichenen Feuerschiffes wehen zu sehen. Die Bezeichnung »Feuerschiff« ist allerdings noch etwas verfrüht, da Leuchtapparate sich noch nicht an Bord befinden — oder doch nicht sichtbar sind. Aber ein schwarz-rothes Fahrzeug — welches von zwei Herren, einem Capitän der H.-A.-L. und einem ersten Officier der Südamerikanischen bei Tage deutlich gesehen ist, liegt auf der Sandettie-Bank vor Anker. Da von seinem Heck unsere Flagge weht, darf man annehmen, dass von dem dankenswerthen Anbieten der Packetfahrt und des Lloyd die Unterhaltungskosten eines Feuerschiffes an bezeichneter Stelle tragen zu wollen, seitens der Reichsregierung Gebrauch gemacht worden ist. Bekanntlich hat der Reichskanzler M 200 000 als Baukosten eines Feuerschiffs für 1900 in das Haushalts-Etat gestellt. Wann das Feuerschiff officiell in Betrieb gestellt und in welcher Weise es gegen-

wärtig zur Nachtzeit gekennzeichnet wird, ist uns unbekannt. Im Interesse unserer Seelente wäre es, wenn über den zweiten Punkt bald etwas Näheres an die Oeffentlichkeit käme.

Die **Oberschulbehörde** zu Hamburg hat ihr Vorlesungsprogramm für das Wintersomester 1900 und 1901 veröffentlicht. Für unsere Leser verdient Beachtung, dass über „**Astronomie und Nautik**“ die Herren Dr. Bolte (Oberlehrer der Navigationschule) und Dr. Schorr (Observator der Sternwarte) sprechen werden, und zwar der Letztere über das Thema: »Rückblick auf die Himmelsforschung im 19. Jahrhundert« und Dr. Bolte über: »Die Deviation der Compasse an Bord eiserner Schiffe; die Methoden der Chronometercontrolle durch den Mond; die nautischen Instrumente mit besonderer Berücksichtigung der neueren Fortschritte.« Ueber den Zeitpunkt, wann diese Vorlesungen stattfinden, wird später mitgetheilt werden.

Die Ergebnisse

des in Paris vom 4. bis zum 12. August abgehaltenen internationalen Congresses für die Handelsmarine.

Der internationale Congress für die Handelsmarine, zu welchem von dem Vorsitzenden des Organisations-Comitees, Charles-Roux, Einladungen an alle Seestaaten, nautischen Vereine und Schiffahrts-Interessenten ergangen waren, trat am 4. August in Paris im Congresssaale der Ausstellung zu einer von etwa 200 Theilnehmern besuchten Eröffnungssitzung zusammen, auf welcher die folgenden Seestaaten durch Delegirte vertreten waren: Deutschland (Dr. Bolte, Hamburg und Dr. Nebelbau, Bremen), England, Russland, Italien, Spanien, Belgien, Dänemark, Norwegen, Japan und Mexico. Den Ehrenvorsitz führte der französische Marineminister de Lanessan.

Nachdem der Vorsitzende, Charles-Roux, die Anwesenden willkommen geheissen und einen Ueberblick über das Programm des Congresses gegeben, welches in 5 verschiedenen Sectionen (siehe »Hansa« No. 22, 1900) zur Berathung kommen soll, wird zur Bildung der 5 Sectionen geschritten und die Sitzungen derselben auf die Tage vom 6. bis zum 11. August festgesetzt. Das in dieser Zeit in den Sectionen durchberathene Material umfasst alle sich auf die Schiffahrt beziehenden Fragen, sowohl allgemeiner statistischer wie auch technischer und finanzieller Art.

Die erste Section fasst ihre Beschlüsse in 2 Resolutionen zusammen, von denen die eine sich für Verbesserung des europäischen inneren Schiffahrtverkehrs durch Canäle, Flüsse und Eisenbahnen ausspricht, die andere den Wunsch zum Ausdruck bringt, dass bei den auf Verbesserung der geschäftlichen Lage der Rhederei gerichteten Bestrebungen diese Verbesserung nicht durch eine Herabsetzung der Gagen herbeigeführt werden möge.

Die Berathungen der zweiten Section trugen einen speciell auf französische Verhältnisse zugeschnittenen Character und insbesondere die Frage der Errichtung von Freihäfen nehmen bei ihnen einen sehr breiten Raum ein. Das Ergebniss ist in dieser Beziehung die in 3 Resolutionen zusammengefasste Ansicht, dass

»das System der Freihäfen und Freibezirke naturgemäss einen sehr günstigen Einfluss auf den Handel und die Handelsmarine ausübt«

und hieran wird der Wunsch geknüpft,

»dass die Handelskammern, die städtischen Behörden und andere Corporationen von den Regierungen ermächtigt werden, Niederlagen in Freibezirken zu gründen, in denen die Erzeugnisse der Industrie für den Export verarbeitet werden können.«

Endlich spricht sich die Section für eine möglichst weitgehende Ermässigung der staatlichen und localen Schiffahrtsabgaben aus.

Der Schwerpunkt des Interesses lag für weitere Schiffahrtskreise in den Verhandlungen der dritten, technischen Section, deren Resultate in 21 Resolutionen niedergelegt sind.

In dieser Beziehung sind bereits von der »Hansa« in No. 21 dieses Jahrganges diejenigen Gegenstände hervorgehoben, welche speciell für die nautischen Kreise Deutschlands von Interesse sind und auf den Vereinstagen der nautischen Vereine sowie der Seeschiffvereine zu wiederholten Malen zu eingehenden Discussionen Veranlassung geboten haben.

Was zunächst die wichtige Frage der Lichterführung anlangt, so kommt hier die obligatorische Einführung des zweiten Toplichtes für Dampfer sowie die internationale Regelung der Fischerlichter in Frage. In ersterer Beziehung wurde der gewiss berechnete Standpunkt vertreten, dass die mit der facultativen Benutzung des zweiten Toplichtes gemachten Erfahrungen noch zu gering seien, um schon jetzt mit Aussicht auf Erfolg begründete Vorschläge auf Umwandlung des facultativen Lichtes in ein obligatorisches zu machen. Dagegen empfiehlt der Congress

»zu untersuchen, innerhalb welcher Grenzen es zweckmässig ist, das zweite, gegenwärtig facultative Toplicht der Dampfer obligatorisch zu machen, unter Berücksichtigung einerseits der

Vorteile, welche dieses zweite Licht für grosse Dampfer darbietet, andererseits der Schwierigkeiten, dasselbe auf kleineren Schiffen oder auf solchen, welche nur einen Mast haben, anzubringen.«

Der andere Gegenstand, die Fischerlichter betreffend, ist für uns ein alter guter Bekannter. Auf die Initiative von Herrn Capt. Leithäuser hin haben der Nautische Verein sowie der Seeschiffverein zu Hamburg nach längeren gemeinschaftlichen Berathungen eine textliche und graphische Zusammenstellung der bunten Mannigfaltigkeit herausgegeben, welche auf dem Gebiete der Lichterführung in den Verordnungen der Hochseefischerei treibenden Nationen herrscht und unsern Schiffsführern das Ausweichen vor Fischern in so hohem Grade erschwert. Auch die Regierungen der in Frage kommenden Nationen haben diesem, auf der Washingtoner Conferenz für eine internationale Regelung unerledigt gebliebenen Punkt schon seit langer Zeit ihre Aufmerksamkeit geschenkt, da, wie auf dem diesjährigen Verbandstage der deutschen Seeschiffvereine Herr Geheimrath Donner mittheilte, bereits seit 10 Jahren mit England Verhandlungen hierüber schweben. Die Aufnahme, welche die erwähnte Zusammenstellung der beiden Vereine, in deren Auftrage der gemeinschaftliche Delegirte, Herr Director Matthiessen, den Theilnehmern der dritten Section Exemplare überreichte, bei den Congressmitgliedern fand, war eine sehr günstige, da debattelos die Resolution angenommen wurde,

»dass die Seeschiffahrt treibenden Nationen sobald wie möglich zu einer internationalen Verständigung über die Lichterführung von Fischerfahrzeugen zu gelangen suchen.«

Zu dem Punkte der genaueren Definirung einer »mässigen Geschwindigkeit« waren verschiedene Anträge gestellt worden, welche eine genauere Präcisirung dieses Begriffes für erforderlich hielten. Nach dem einen sollte die Fahrt im Nebel soweit gemässigt werden, dass das Schiff steuerfähig bleibt, nach einem zweiten soweit, dass ein Dampfer durch Rückwärtsgehen der Schraube in einer bestimmten Zeit, deren Maximaldauer festzusetzen wäre, ausser Fahrt kommt, und eine Anzahl Schiffscapitäne aus Marseille vertrat den Standpunkt, dass bei einer mittleren Geschwindigkeit bis zu 10 Knoten unter normalen Umständen die Fahrt im Nebel auf 5 Knoten reducirt werden müsse, bei einer Geschwindigkeit von 10 bis 20 Knoten auf die Hälfte. Das Resultat der diesbezüglichen Discussion ist der Beschluss, dass eine bestimmte Präcisirung des Begriffes »mässige Geschwindigkeit« unthunlich und die Festsetzung im einzelnen Falle der Entscheidung und Verantwortung des Capitäns vorbehalten bleiben müsse.

Von einer allgemeinen obligatorischen Einführung bestimmter Routen in grossen maritimen Fahrstrassen wurde Abstand genommen, dagegen soll allen Dampferrhedereien dringend empfohlen werden, sich dem zwischen den grösseren Dampfschiffahrtsgesellschaften bestehenden privaten Uebereinkommen hinsichtlich der Benutzung bestimmter Routen anzuschliessen. Ausserdem wird vom Congress der Wunsch ausgedrückt,

»dass die Seestaaten zu einer Verständigung darüber gelangen, der Schifffahrt gewisse, für die Fischerei bestimmte Gegenden zu verbieten.«

Demselben auf Verminderung der Collisionsgefahren gerichteten Bestreben verdankt die Resolution ihre Annahme,

»dass jedes Schiff verpflichtet sein sollte, einer Gruppe von mindestens 3 in einem Geschwader segelnden Kriegsschiffen, welche sich durch ein besonderes Signal als Geschwaderschiffe zu erkennen geben, aus dem Wege zu gehen, sowie der Wunsche eines internationalen Uebereinkommens über die Zerstörung treibender Wracks.«

Die Berathungen über die gesetzliche Einführung der Tiefadelinie auf Grund eines internationalen Uebereinkommens waren stofflich und zeitlich sehr ausgedehnte, indem sowohl von Anhängern wie Gegnern dieses Vorschlages zur Begründung ihres Standpunktes alle diejenigen Argumente für und wider ins Feld geführt wurden, welche von den Berathungen desselben Gegenstandes in deutschen nautischen Vereinssitzungen her bekannt sind. Das Ergebniss ist die Annahme der folgenden Resolution:

a) »Weil einerseits die Berücksichtigung des Tiefganges eines Schiffes nur einen einzigen und nicht einmal den wichtigsten der für die Sicherheit in Betracht kommenden Factoren ins Auge fasst, und weil andererseits man gegenwärtig kein Verfahren kennt, welches gestattet, sich über den Stabilitätsgrad eines beladenen Schiffes ohne verwickelte und zeitraubende Methoden Rechenschaft abzulegen, liegt kein Grund vor, als ein erfolgreiches Mittel, um die Sicherheit der Schiffsbesatzung zu erhöhen, eine internationale Verordnung zu empfehlen, welche eine obligatorische internationale Festsetzung des Maximaltiefganges für Handelsschiffe zum Gegenstande hat.«

b) Für den Fall, dass man glauben sollte, über den vorstehenden Vorschlag hinausgehen zu müssen, wäre es jedenfalls nicht rathsam, über die den Rhedern aufzuerlegende Verpflichtung hinauszugehen, unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit selbst die Ladelinie anzugeben, welche nicht überschritten werden soll. Man muss wünschen, dass Untersuchungen angestellt werden, um dahin zu gelangen, dass man nach einer kurzen, praktischen und den Bedürfnissen des

Handels angepassten Methode die Stabilität eines beladenen Schiffes bestimmen kann. Zu diesem Zwecke mögen die Regierungen und die Schiffahrtsgesellschaften praktische Mittel suchen, um durch einfache Erfahrung auf Grund der während des Baues ausgeführten Berechnungen für jedes Schiff eine Tabelle anzufertigen, welche für jeden der hauptsächlichsten Beladungsfälle die Stabilitätsverhältnisse erkennen lässt.

In Bezug auf die Classification der Leuchfeuer hatte schon die Conferenz zu Washington vorgeschlagen, die noch aus der Zeit der Oelbrenner stammende Classification nach der Brennweite durch das nach Einführung anderer, stärkerer Lichtquellen sinngemässere Princip der optischen Stärke zu ersetzen. Da dieser Vorschlag aber noch nicht bei allen Seestaaten zur Ausführung gelangt ist, beschliesst der Congress, eine einheitliche Annahme desselben zu empfehlen; zugleich sollen die Leuchfeuerverzeichnisse, ebenfalls im Einklang mit einem Beschluss der Washingtoner Conferenz, Angaben über die von der Beschaffenheit der Atmosphäre abhängige Sichtweite enthalten. In gleichem Sinne wird die Einführung einer einheitlichen Charakterisirung der Bojen und Baken dringend befürwortet, sowie eine Verständigung der Seestaaten über eine einheitliche Gestaltung der Sturmwarnungssignale sowie über ein einheitliches Rudercommando für erwünscht gehalten.

Ebenso spricht der Congress den Wunsch aus, dass eine Conferenz der Seestaaten die Frage der Errichtung von internationalen See-Schiedsgerichten untersuchen möge, um maritime Streitigkeiten zwischen Angehörigen verschiedener Nationen zu entscheiden.

Endlich wird der allgemeinere Gebrauch von Oel zur Beruhigung der Seen empfohlen und zum Schluss der Wunsch ausgedrückt, dass die Schiffahrtsgesellschaften mit vereinten Kräften die drahtlose Telegraphie der Schifffahrt immer mehr nutzbar zu machen suchen sollen.

Gegen die Beschlüsse der dritten Section treten die 5 von der vierten Section gefassten Resolutionen in ihrer Bedeutung für eine internationale Verwendbarkeit erheblich zurück. Sie beziehen sich auf eine Revision der in Frankreich bestehenden Lootsenverordnungen in einem den Interessen der Rhederei günstigen Sinne, auf die Ersetzung der Lootsen-Segelfahrzeuge durch Lootsen-Dampfer, auf eine Begünstigung der Entwicklung des unterseeischen Kabelnetzes, auf die Einführung und Verwendung des Petroleums für Heizzwecke und auf die allgemeine Annahme des in Port-Said bei der Uebnahme der Kohlen bestehenden Controlverfahrens.

In der fünften Section, welche sich mit der Aufbesserung des Looses der Seeleute zu beschäftigen

hatte, fanden letztere sehr zahlreiche und eifrige Vertreter ihrer diesbezüglichen Interessen. Der Umstand, dass die meisten ins Auge gefassten Maassregeln für eine internationale Regelung wenig geeignet erscheinen, dass vielmehr im Allgemeinen einer jeden Nation überlassen bleiben muss, unter Berücksichtigung ihrer individuellen Verhältnisse für die Hebung des materiellen, geistigen und moralischen Wohles ihrer Seelente zu sorgen, lässt es gerechtfertigt erscheinen, wenn hier von der genauen Wiedergabe der 12 gefassten Resolutionen Abstand genommen und nur kurz der Inhalt derselben angegeben wird. Dieselben beziehen sich auf die Einrichtung von Heuerbureaus, Seemannsheimen, Lesehallen, Leihbibliotheken, sowie auf Bestimmungen über die Mitnahme von Conserven und über die Verbesserung der Wohnräume an Bord in hygienischer Beziehung, und endlich auf die Vermeidung der Ausbeutung der Seelente durch gewissenlose crimps.

Speciell für die Hochseefischer wird die Anschaffung eines internationalen Hospitalschiffes angeregt, welches an Stelle der seit 1897 auf den Neufundländischen Banken und bei Island thätigen, von einer französischen Privatgesellschaft ausgerüsteten kleineren Hospitalschiffe Saint-Paul und Saint-Pierre den Fischern ärztliche Hülfe gewähren soll. —

Die vorstehenden Beschlüsse der 5 Sectionen wurden in der am 12. August abgehaltenen Plenarsitzung des Congresses genehmigt und ausserdem die Resolution gefasst, die Gründung eines internationalen Schiffahrtsbureaus zu empfehlen, welchem die Verfolgung der in der Vermeidung oder Verminderung der Seeunfälle gemachten Fortschritte obliegen soll, und dessen Arbeiten zugleich als Basis für die staatlicherseits in internationalem Sinne zu erlassenden Verordnungen dienen sollen. Die Mittheilung, dass der Fürst von Monaco zur Erreichung dieses Zieles demnächst bei den verschiedenen Seestaaten Schritte auf Einberufung einer internationalen Conferenz unternehmen würde, rief in der Versammlung einen sehr lebhaften Beifall hervor und ist wohl die Ursache, dass schon in wenigen Wochen von dem Vorsitzenden des Comité, Charles-Roux, geeignete Kreise zu einer Besprechung der ganzen Angelegenheit in Paris aufgefordert werden sollen.

Schiffahrtsprämien der hauptsächlichsten Seestaaten.

S. Sieht sich der Engländer auf einem Zweig der Seeschifffahrt vom Deutschen, seinem anerkannt gefährlichsten Rivalen, zurückgedrängt, dann finden

sich nur wenige nationale Pressstimmen, die rückhaltslos anerkennen, dass die Waffen, mit denen der Sieg errungen wurde, die überlegenen Eigenschaften des Gegners waren. Statt gerechte Kritik an den eigenen Schwächen zu üben, behauptet man, der Deutsche trete mit Staatssubventionen gewappnet in den Wettbewerb mit dem nicht subventionirten englischen Rheder ein. Nur der pekuniären staatlichen Hilfe sei es zu danken, wenn der Deutsche von Erfolgen sprechen könne.

Diese Anschauung ist so sehr verbreitet, dass sie sogar vom englischen Handelsminister kürzlich ausgesprochen wurde, obgleich dieser Beamte doch gewiss weiss — oder jedenfalls wissen müsste, wie es sich in Wirklichkeit verhält. Er müsste wissen, dass der deutsche Rheder gerade mit solchen Schiffen gegen den englischen Collegen Vortheile zu erringen vermag, die keinen Pfennig Staatssubvention erhalten. Lässt sich auch sehr wohl das Gefühl erklären, das den langjährigen »Beherrscher der Meere« bewegt, wenn er bemerkt, wie der gutmüthige teutonische »Vetter« ihm Zoll für Zoll den Boden unter den Füßen raubt, so ist es noch nicht gerechtfertigt, auf Kosten jenes gekränkten Uebermuths bewusst falsche Gerüchte zu verbreiten. Denn, dass es unbewusst geschieht, glauben wir nicht.

Das »Board of Trade Journal« veröffentlicht jährlich eine Aufstellung der Schiffahrtssubventionen aller maritimen Länder. Aus diesem Material geht hervor, dass das Deutsche Reich nur Postsubventionen und zwar in relativ geringer Höhe an seine Handelsmarine zahlt. Das erwähnte Journal dient aber der gesamten englischen Presse als Nachschlagebuch in Schiffahrtssachen, wenn es sich um statistische Angaben handelt. Weshalb sollte also immer der Abschnitt des Buches übersehen werden, aus dem sich Gewissheit über die Höhe der jährlichen Aufwendungen für Unterstützung der Handelsflotte verschaffen lässt. Wollte man aber selbst zugeben, dass sich dieser unglaubliche Zufall immer wieder ereignet, so wird man doch im Interesse des Handelsministers nicht annehmen wollen, er, als Präsident des »Board of Trade«, kenne den Inhalt des Buches nicht, das von der ihm unterstellten Behörde herausgegeben wird. Die Verbreitung jenes falschen Gerüchtes geschieht eben planmässig und demgemäss bewusst. Aus welchen Gründen, ist uns unverständlich. Zur Belebung der Energie dient es keinesfalls, wenn dem englischen mit den tatsächlichen Verhältnissen unbekannten Volk, durch die Presse und durch seine höchsten Beamten systematisch eingeredet wird, die Erfolge der Deutschen worden nur mit Beihülfe des Staatsäckels errungen.

Wenn überhaupt von Unterstützungen ausser den Postsubventionen die Rede sein kann, die der

deutscher Staat dem im weitesten Sinne gedachten Schiffahrtswesen zukommen lässt, so bezieht sich Das auf die deutsche Schiffbauindustrie insofern, als für die Bahnbeförderung von Schiffbaumaterialien mässige Tarife eingeführt sind.

Zur Bekräftigung der obenstehenden Ausführungen lassen wir eine Tabelle folgen, welche die laufenden zahlreichen Aufwendungen der hauptsächlichsten Seestaaten für Unterstützung der Handelsflotte angiebt. *)

	Mark	Mark
Grossbritannien		24 576 405
Postsubventionen	15 872 659	
Coloniale Postcontracte	3 214 890	
Postcontracte nicht ermittelt	420 000	
Marinesubventionen	1 328 557	
Subventionen für Seeleute der Handelsflotte	2 548 783	
Vergütungen an britische Schiffe mit Schiffsjungen der Marinereserve	630 000	
Canadische Fischereiprämien	661 517	
Deutschland		7 957 404
Postsubventionen	6 487 404	
Transatlantische Post	1 470 000	
Frankreich		32 055 416
Postsubventionen	19 554 322	
Schiffahrtsprämien (Jahresdurchschnitt der letzten 5 Jahre)	7 826 570	
Schiffbauprämien	4 171 196	
Fischereiprämien	503 328	
Italien		9 178 117
Postsubventionen	7 055 937	
Schiffahrtsprämien	1 657 139	
Schiffbauprämien	465 041	
Russland		5 758 985
Subventionen	4 473 785	
Vergütung der Suez-Canalzölle	1 285 200	
Oesterreich-Ungarn		7 241 846
Postsubventionen	7 241 846	
Schiffahrts- und Schiffbauprämien	nicht ermittelt	
Spanien		6 845 693
Postsubventionen	6 845 693	
Schiffbauprämien	nicht ermittelt	
Portugal		265 860
Postsubventionen	265 860	
Niederlande		1 091 878
Postsubventionen	1 091 878	
Norwegen		575 182
Post- und andere Subventionen	575 182	
Schweden		133 745
Postsubventionen	133 745	
Dänemark		346 311
Postsubventionen	346 311	
Japan		14 666 849
Postsubventionen	13 928 224	
Schiffahrtsprämien	nicht ermittelt	
Schiffbauprämien	582 225	
Fischereiprämien	155 400	
Vereinigte Staaten		4 192 486
Postsubventionen	4 192 486	
Gesamtsumme Mark		114 886 177

*) Die Tabelle ist den Nauticus-Schriften Band V 1900 entnommen.

Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. *)

(Fortsetzung.)

Mit der Zunahme des Schiffbaues war eine Bewegung der Arbeiter, die höhere Löhne wie andere Ziele erstrebte, verbunden. Die Herbeiholung und Zulassung zahlreicher fremder Arbeiter war den einheimischen natürlich ein Dorn im Auge. Schon in den 70er Jahren war es hierüber zu Erörterungen gekommen, und der Rath hatte deshalb mit Lübeck correspondirt. Ein Mandat vom 12. September 1678 hatte, wie schon früher, die Belästigung der fremden Schiffszimmerleute verboten, ein Decret vom 26. Juni 1685 Thätlichkeiten streng untersagt und den Schiffszimmerleuten überdies befohlen, dass sie sich des Herkommens gemäss eine Bruderschaft und kein Amt nennen sollen. *) Letzterer Befehl fand bei den Schiffszimmerleuten aber nie wirklichen Gehorsam; er wurde später noch wiederholt eingeschärft, doch kaum beachtet. Im Sommer 1697 kam es zu wiederholten Zusammenstössen und Excessen. Die Schifferalten verlangten strenge Beobachtung der alten Ordnungen, Verweisung der Schiffbauer in die Stellung einer Bruderschaft, insbesondere aber vollkommene Freiheit in der Wahl der Arbeiter und Verbot übertriebener Lohnforderungen. Der Rath veröffentlichte darauf die Ordnung von 1631 von neuem und erliess ausserdem am 9. März 1698 ein Dekret, nach dem unter anderem der Tagelohn vorläufig auf 30 bzw. 20 Schilling festgesetzt wurde.

Gegen dieses Dekret appellirten die Tagelöhner an das Reichskammergericht, wurden aber abgewiesen. Der Rath liess sich auch weiterhin nicht von dem Standpunkte abdrängen, dass, wenn die einheimischen Arbeiter versagten, fremde angenommen werden könnten.

Doch erwiesen sich die Tagelöhner immer mehr als ein dem Gewerbe des Schiffbaues äusserst schädliches Element; sie durften zwar keine neuen Schiffe bauen, wohl aber alte ausbessern und bis drei Knechte halten; hatten sie selbst keine Arbeit, so traten sie bei den Meistern als Knechte ein; als Halbmeister wollten sie dann heirathen und Bürger werden. In diesen Verhältnissen wie in der Zulassung der Fremden lag der Keim zu fortwährenden Zwistigkeiten.

Im Jahre 1701 kam es wieder wegen der Fremden zu Streitigkeiten; das Jahr 1706 brachte hierüber eine Reihe von Drucksachen, die uns diese ebenso unerquicklichen wie unfruchtbaren Zankereien näher erkennen lassen. Hier auf sie einzugehen lohnt nicht der Mühe und bietet geringes Interesse. Die Schiffbauer unterscheiden sich in diesen Dingen wenig von anderen Aemtern. Das Thatsächliche, Historische bietet den werthvollsten Theil dieser Streitschriften. Es kommen für uns hier nicht in Betracht die mit grossem Aufwand von Leidenschaft und juristischer Gelehrsamkeit erörterten Fragen, ob die Tagelöhner zum Amt gehören oder ob ein Kirchenstahl den Meistern zukommt oder den Tagelöhnern u. A. m.; für uns ist wichtiger das Verhältniss, in dem diese Streitigkeiten zu den Interessen der Kaufmannschaft und Rhederei standen.

Der Rhederei lag natürlich vorzugsweise an billigen Baulöhnen und ausreichendem Arbeiterpersonal. Erstere Frage scheint damals weniger Anlass zu Beschwerden gegeben zu haben als letztere. Der Ehrb. Kaufmann drang im Februar

*) Mit Erlaubniss der Verlags-handlung von Lucas Gräfe & Sitten in Hamburg entnehmen wir dem von ihr verlegten Werke „Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik“ von Dr. Ernst Baasch, denjenigen Abschnitt, welcher die Entstehung, die Entwicklung und das Wachsthum der Hamburger Schiffbauindustrie bis zu Mitte des XIX. Jahrhunderts schildert. D. R.

1706 vornehmlich auf Einhaltung des Art. 12 von 1631, der alle Belästigungen fremder Arbeiter untersagte. Eine Reihe von 20–30 Kaufleuten und viele Schiffer wandten sich gleichzeitig an den Rath und baten, die Schiffbau-Tagelöhner möchten zur Arbeit angehalten werden, »dass sie den Kaufmann und Schiffer in Praeparirung der Schiffe nicht aufhalten, umb die Nahrung nicht von hinnen nach Altona zu ziehen.« Seit dem letzten Viertel des 17. Jahrhunderts ist, wie für mehrere andere Gewerbe, so auch für den Schiffbau die Altonaer Concurrenz ein stets wiederkehrender Anlass der Eifersucht und Besorgniss. Der Rath befahl hierauf den Schiffbau-meistern bei Geldstrafe, den Tagelöhnern bei Gefängniss, an ihre Arbeit zu gehen, und versprach Austrag der Streitigkeiten auf gerichtlichem Wege.

Auch wer die Hamburgische Geschichte jener Tage nur oberflächlich kennt, wird sich nicht wundern, dass damit die Sache nicht erledigt war; sie fiel, wie die meisten öffentlichen Controversen, der kaiserlichen Commission zu. Die Commerzdeputirten legten dieser im October 1709 eine Reihe von Beschwerden vor und beklagten im 23. Gravamen die Streitigkeiten zwischen Schiffbauern und Tagelöhnern, die es dahin gebracht, dass »E. E. Commercio grosser Schade verurhsachtet, manches Schiff in seiner Reise verzögert worden und E. E. Kaufmann auf dem Nothfall die Schiffe repariren zu lassen, sich anderwerthiger Mittel nicht ohne grössere Incommodität bedienen müssen, nicht zu geschweigen, dass die Nahrung dadurch muthwillig von dieser Stadt abgewiesen werde«; die Commission wurde gebeten, diesen Beschwerden gründlich abzuhelfen und Meister und Tagelöhner in gebührenden Schranken zu halten.

Der Rath hielt zwar die Sache für längst erledigt; die die Commerzdeputation war jedoch entgegengesetzter Ansicht und machte auf die Nothwendigkeit aufmerksam, diese Frage endgültig im Interesse des Handels abzuthun. Eine vom Rath neu ausgearbeitete Ordnung, die im Februar 1711 den Commerzdeputirten zur Begutachtung vorgelegt wurde, erregte den Widerspruch der letzteren, da sie den Schiffszimmerleuten zu weit entgegenkam und die Artikel 9 und 10 der Ordnung von 1631 nicht unwesentlich abänderte. Mit ihrem Protest drangen die Commerzdeputirten durch; die in den Hauptrecess von 1712 im § 50 aufgenommene neue Ordnung entsprach ihren Wünschen.

Von der Ordnung von 1631 unterscheidet sie sich, abgesehen von dem seitdem mehrfach geänderten Lohnsätzen, nur in dem wichtigen Art. 9; dieser lautet nunmehr:

»Wann durch göttlichen Segen die Navigation bey dieser Stadt zugenommen, auch zu Aufnahme des Commercii gereichen würde, wenn die Schiffbauerey allhier stärker, als wie bisher geschehen, künftig getrieben werden könnte, soll, wenn das hiesige commercium darumb bey Rathe ansuchen wird, oder im Fall es über besser Zuversicht sich begeben, dass die Zimmerleute sich der Arbeit zu entziehen unterstehen dürften, E. E. Rath freystehen, nachdem vorher das Amt vernommen, einen oder mehrere fremde Meistere, von deren Tüchtigkeit und dass sie anderwärts redlich gelernt, man gute richtige Kundschaft hat, gegen eine von denenselben zu determinirende und nach Maassgebung des 10. Tit. des Reglements der Amts- und Bruderschaften zu erlegenden billigmässigen Discretion zu admittiren und das Amt solche ohnweigerlich anzunehmen schuldig seyn. Wie dann auch nicht allein in dem Fall, wann die Tagelöhner aus der Arbeit zu gehen sich unterstehen würden, den Meistern fremde, tüchtige Knechte, wo sie solche best bekommen können, zu nehmen, sondern auch zum Besten des Commercii, damit an solchen Leuten kein Mangel seyn möge, Fremden, die ihre Profession redlich erlernen, hereinzukommen, Bürger zu werden und bey denen Meistern zu arbeiten frey gelassen werden soll.«

So interessant nun dieser Artikel ist, so merkwürdig namentlich im Vergleich zu dem correspondirenden kurzen

Artikel 9 von 1631, der noch 1697 bestätigt wurde, so wenig praktische Bedeutung hat andererseits jener lange Artikel erhalten. Die ganze Ordnung von 1712 ist niemals publizirt worden, niemals in Wirksamkeit getreten; sie wurde auch nicht einmal den Hauptbetheiligten, d. h. den Schiffbauern — Meistern und Tagelöhnern — octroyirt, sondern zunächst einfach ignorirt. Nachdem dann im Februar 1713 die Tagelöhner verschiedene Artikel jener Ordnung Verwahrung eingelegt hatten, traten nun an ihre Stelle Vergleiche zwischen den Meistern und Tagelöhnern, zuerst ein solcher vom 23. December 1717, der im October 1718 dem Amtsprotocoll einverleibt wurde. Ein ähnlicher Vergleich wurde 1732, Aug. 2 abgeschlossen und vom Amtspatron, wie dem Rathe bestätigt; dieser letztere, kurze Vergleich enthielt die wichtige Bestimmung, dass, solange ein Tagelöhner vorhanden, die Meister keinen anderen Knecht annehmen wollten, eine Concession der Meister, die klar und deutlich die Fortschritte kennzeichnet, die seit dem Ende des 17. Jahrhunderts die Tagelöhner in der Terrorisirung des Gewerkes gemacht hatten. Ueberhaupt sind diese Vergleiche, wie wir später bestätigt finden werden, sehr charakteristisch für die zünftlerischen Auswüchse, die im 18. Jahrhundert das gewerbliche Leben in Hamburg zeitigte.

Nicht nur jenen Handwerkerunruhen ist es zuzuschreiben, wenn der Anfang des 18. Jahrhunderts dem hamburgischen Schiffbau ungünstig war; die allgemeinen commerciellen Verhältnisse, wie später die Pest, mussten auch ihn nachtheilig beeinflussen. Holzhandel und Schiffbau seien uns abhandeln gekommen und hätten sich auf allen Seiten der Stadt festgesetzt, klagten im Januar 1707 die Gebrüder Ployart. Die Commerzdeputirten haben in mehr als einem Schriftstück damals ihrem Bodauern über die Abnahme des Schiffbaues Luft gemacht.

Auch in den nächsten Jahrzehnten scheint es nicht viel besser geworden zu sein. Immer wieder machten sich zünftlerische Einflüsse geltend und meist in einer Richtung, die der Entwicklung des Schiffbaues schaden musste. Ohne Ende sind die Beschwerden und Denuncationen des Amtes über die Beschäftigung fremder, namentlich holländischer Schiffszimmerleute. Mit welchen Schwierigkeiten hatte z. B. der Kaufmann Stengelin zu kämpfen, als er 1725 für den Bau von zwei Schiffen für die Ostender Compagnie theilweise holländische Schiffszimmerleute angenommen hatte, weil den Hamburgern gewisse Arbeiten an diesen Schiffen nicht geläufig waren; erst als Stengelin versprochen hatte, dass die Fremden nach Beendigung dieser Arbeit, d. h. nach zwei Monaten, aus Hamburg entfornt werden würden, und kein hamburgischer Tagelöhner deshalb seine Arbeit verlieren dürfe, liessen letztere die Fremden zu. Ähnliche Vorfälle ereigneten sich öfter. Im September 1732 verbot der Patron in Gemässheit eines Rathbeschlusses den Alten des Amtes »keine fremde Soldaten in Arbeit zu nehmen und die habende fordersamst abzuschaffen.«

Sehr strenge wurde namentlich in den dreissiger Jahren, aber auch später noch und gelegentlich bis ins 19. Jahrhundert hinein, das den Hamburger Elbschiffen auferlegte Verbot, Schiffe auf nichthamburgischen Gebiete zu bauen, gehandhabt. Sobald das Verbot übertreten war und ein solches Fahrzeug hamburgisches Gebiet berührte, sorgte eine Denunziation dafür, dass der Ewer- oder Schutenführer in Strafe genommen wurde.

Am meisten Kummer machte aber im Schiffbau die Altonaer Concurrenz, nicht nur im Ganzen, sondern namentlich auch in den Hülfsgewerben. Schon 1715 beschwerten sich die Schmiede, dass die grobe Schmiedearbeit an den Schiffen mehr und mehr Altona zufalle; der Grobschmied auf dem Hamburger Berge stehe im Einverständniss mit seinem Altonaer Collegon und lasse diesem viele hamburgische Arbeit zukommen. Das für hamburgische Rechnung ganze Schiffe in Altona gebaut wurden, war ein offenes Geheimniss.

Dagegen liess sich wenig ausrichten. Wohl aber schritt der Rath entschieden ein, als im Jahre 1723 der Rheder Salomon de Vlieger ein im Rummelhafen, also auf hamburgischen Flussgebiete liegendes Schiff durch unzüftige Meister und fremde Leute ausbessern liess. Als die Commerzdeputirten für die Rheder eintraten, auf die Ordnung von 1631 hinwiesen und ihr Bedauern aussprachen, dass dem Ehrb. Kaufmann täglich viele Hindernisse, auch nur wegen Bagatellen im Wege gelegt werden, wurden sie vom Rath abschlägig beschieden; was de Vlieger gethan, sei stets verboten gewesen und im Widerspruch mit dem Aemterreglement; das seien auch keine Bagatellen, sondern Dinge, die den hiesigen Einwohnern die Nahrung entzögen und die Nachbarschaft grösser machten.

Leicht hatte somit der Kaufmann es nicht, wenn er in Hamburg ein Schiff bauen oder ausbessern lassen wollte; überall stiess er sich an Zukunftsschranken, überall hemmten ihn obrigkeitliche Verbote. Und welche Schwierigkeiten machte es, selbst ein so nothwendiges, dem Schiffbau unentbehrliches Institut, wie es eine Ankerschmiede ist, Hamburg zu verschaffen! Noch 1720 gab es im städtischen Gebiet Hamburgs keine Ankerschmiede für schwere Schiffsanker. Der Schmied von Barmbeck bat damals um Anweisung eines Platzes auf dem Baumwall für eine solche Anlage. Es folgte eine lange Verhandlung. Der Ehrb. Kaufmann empfahl in einem Beschluss vom 9. August 1721 dies Gesuch sehr dringend, bewilligte, da die Kämmererei versagte, die nöthigen Mittel aus der Casse des Kaufmanns und half sich auf diese Weise selbst. Die beiden Ankerschmieden auf dem Hamburger Berge hatten zeitweiso gut zu thun, konnten aber später nur schwer vor der Altonaer Concurrenz bestehen, obwohl der Ehrb. Kaufmann die Unterstützung jener Schmieden durch die hamburgischen Interessenten gelegentlich dringend empfahl.

Hinsichtlich der Beurtheilung des Umfanges des hamburgischen Schiffbaues in jener Zeit bewegen wir uns Mangels aller statistischen Nachrichten vollständig im Dunkeln. Nur einzelne Bauten sind bekannt. Es wurde ein Convoysschiff gebaut; es wurden ferner 1725 bis 1726 für die Compagnie von Ostendo zwei Schiffe gebaut, die grössten, die diese Compagnie überhaupt besessen hat, »La Concorde« und »L'Archiduchesse Marie Elisabeth«, beide von 30 Geschützen. Es spricht ferner für den Ruf und die Wirksamkeit des hamburgischen Schiffbaues, dass der hamburgische Schiffbaumeister Focke Gordsen im Jahre 1716 zu dem Bau der Donauflotte, die gegen die Türken ausgerüstet wurde, hinzugezogen ward.

Im Jahre 1724 wurde auf dem Grasbrook, vor dem Winserbaum, eine neue Schiffbauerei angelegt und zwar von dem Kaufmann Pierre Boué; in dem Miethcontract mit der Kämmererei war ausdrücklich bestimmt, dass, wenn Boué dort Schiffbau treibe, er einen hamburgischen Amtsmeister anstellen müsse. Doch ist der Schiffbau dort nur unregelmässig betrieben worden.

Nahm der Schiffbau innerhalb des städtischen Weichbildes, im Bereiche des Zunftzwanges immer mehr ab, so fand er dagegen grössere Aufnahme ausserhalb desselben, namentlich auf dem Hamburger Berge. Hier durften zwar eigentlich nur alte Schiffe reparirt und kalfatert werden; allmählig aber fing man auch hier den Neubau von Schiffen an. Dagegen wusste man die Arbeit der Leute vom Hamburger Berge im städtischen Hafengebiet stets sofort zu hindern. Als Meister auf dem Hamburger Berge machte sich bald Heior. Fahtmann einen Namen.

Der Niedergang des hamburgischen Schiffbaues wurde mit der Zeit immer sichtbarer, namentlich wenn man das gegentheilige Bild in der Nachbarschaft, in Altona und Lübeck, erblickte. Es handelte sich jetzt nicht mehr darum, ob Schiffsnägel, Anker und Tauwerk in Altona gemacht würden, ob dem Amte auch das Mastenmachen zukomme oder nicht, und ähnliche zünft-

lerische Quisquilien; es handelte sich um eine wirkliche Lebensfrage der hamburgischen Rhoderei.

Diese hatte schon an sich keine goldenen Zeiten; die Concurrenz der Holländer und Engländer, die Barbareskennoth, die das Mittelmeer und die spanischen Gewässer bald mehr, bald weniger verschloss, Alles dies drückte auf die Rhoderei und trieb den Handel mehr und mehr unter fremde Flaggen. Der schlechte Stand des Schiffbaues, die mangelnde Unternehmungslust auf diesem Gebiete hemmte überdies jegliche Fortschritte der Handelsflotte. Aeusserer und innere Gründe treffen hier zusammen; die Depression des Rhedereigeschäfts lähmte den Schiffbau; Schiffbau und Rhoderei stehen nun einmal in unauflöslicher Wechselbeziehung. Aber aus der Thatsache, dass gleichzeitig an kleineren Orten mehr Schiffe gebaut wurden, scheint doch hervorzugehen, dass in Hamburg locale und wirtschaftliche Sonderursachen der Entwicklung des Schiffbaues hindernd im Wege standen. Als solche werden angeführt die höheren Schiffbaupreise in Hamburg, der Mangel an geschickten und tüchtigen Meistern und Arbeitern, ferner die hohen Holzpreise.

Was zunächst das Holz betrifft, so war die Vorbeiführung des Holzes bei der Stadt verboten, aber in Harburg und im Reiherstieg hatte sich ein blühendes Holzgeschäft angesiedelt; im 17. und 18. Jahrhundert ging von hier aus viel Holz nach Frankreich, Holland und England; es ist eine stets wiederkehrende Sorge, diese Holzausfuhr zu verhindern. — Dass die Preise für den Schiffbau, sowohl die directen wie die indirecten, die Preise für die Materialien wie für die Lebensmittel, in Hamburg höher waren als in der Nachbarschaft, traf in der Regel wohl zu und wurde von den Schiffbauern zugegeben; doch schwankten auch naturgemäss die Preise, und es gab Zeiten, wo jene Thatsache bestritten wurde. Auch wurde von den Hamburgern behauptet, dass mehrere bei ihnen verfertigte Artikel, so das Tauwerk, von besserer Qualität seien als in Altona. Ueber die Tagelöhne selbst, die nicht niedrig waren, klagten die Meister und Schiffer übrigens weniger als über die geringe Qualifikation der Tagelöhner und dass — eine Folge der zünftlerischen Organisation — der Tagelohn an schlechte wie gute Arbeiter gleich hoch gezahlt werden müsste.

Gewiss lag ein Theil der Schuld an diesen Ursachen; unüberwindlich scheinen diese Hindernisse nicht; hohe Löhne und Materialienpreise sind an sich noch kein Grund für den schlechten Stand eines Gewerbes, nicht selten sind sie dagegen die Folge einer besonderen Blüthe, einer grossen Zunahme des Gewerbes. Da nun von einer solchen damals nicht die Rede sein konnte, so lag in den hohen Löhnen etc. offenbar etwas Ungesundes. Dies Ungesunde ist zu finden in den zünftlerischen Missständen, die wir bereits oben geschildert haben; ihnen in erster Linie ist es zuzuschreiben, wenn die Löhne nicht mit Angebot und Nachfrage, nicht mit Leistungen und Gegenleistungen im Einklang standen.

Es scheint nicht, als ob man damals die klare Erkenntniss von den dem Niedergange des Schiffbaues zu Grunde liegenden Umständen gehabt hat; später, in den 80er Jahren, sah man klarer und unbefangener. Es fehlte überhaupt augenscheinlich den maassgebenden Persönlichkeiten an dem richtigen, liebevollen Verständniss für ein so wichtiges Gewerbe, wie auch an der nöthigen Willenskraft, ihm aufzuhelfen; während man ängstlich jeden Conflict mit der Zunftorganisation vermied, hatte man andererseits Kaufleute und Rheder, ohne die der Schiffbau nicht bestehen konnte, durch mancherlei Kleinlichkeiten, allerdings dem Character der damaligen Wirthschaftspolitik nicht fremde Mittel entmuthigt und dem heimischen Gewerbe abhold gestimmt.

Dem sollte nun ein Ziel gesetzt werden.

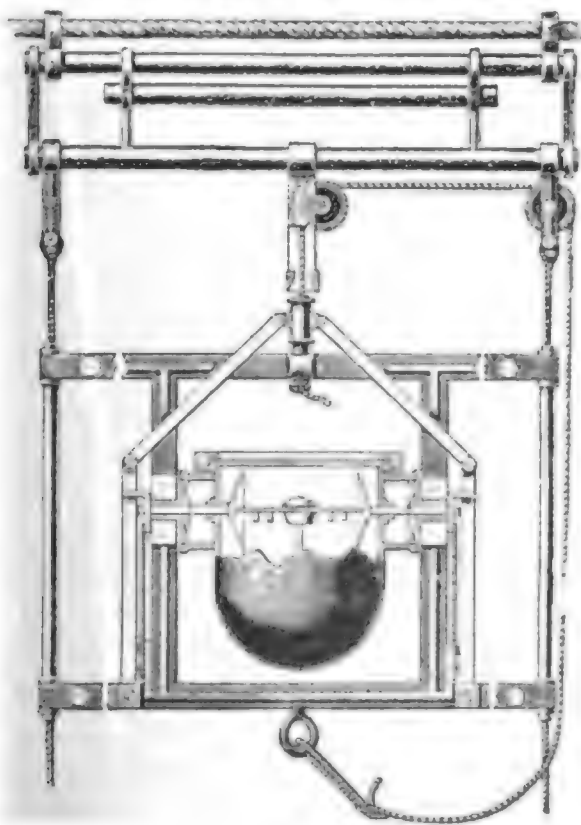
(Fortsetzung folgt)

Der Evoy-Patent-Compass.

In No. 33 brachten wir kurz eine Beschreibung des Evoy-Patent-Compass und sind heute in der Lage dieselbe zu vervollständigen. Zugleich erfahren wir, dass der Grund, wesshalb eine so wichtige Erfindung in Deutschland noch keine Verbreitung gefunden hat, in der langsamen Erledigung der deutschen Patentangelegenheit besteht. Da letzteres aber in nächster Zeit zu erwarten ist, so hat die Evoy Patent-Compass-Company, wie wir hören, bereits Schritte gethan, um in kurzer Zeit auch deutschen Capitänen Gelegenheit zu geben, die Vorzüge des neuen Instruments zu erproben.

Der Evoy-Compass soll, wie bereits in No. 33 erwähnt, als Deviations-Indicator benutzt werden. Derselbe ist ähnlich den von der englischen Kriegsmarine benutzten Spiritcompassen construiert, und in allen seinen Theilen mit äusserster Sorgfalt und Präcision gearbeitet. Der Durchmesser der Rose beträgt $4\frac{3}{4}$ engl., welche Grösse nach vielen Versuchen als am zweckmässigsten befunden wurde. Der Umstand nämlich, dass der Steuerstrich, welcher bei den anderen Compassen am Gehäuse selbst in einiger Entfernung von der Rose sich befindet, beim Evoy-Compass derart angebracht ist, dass beim Ablesen des Compasses derselbe dicht an die Rose gebracht wird, ermöglichte es, eine Rose von solch kleinem Durchmesser zu benutzen, ohne die Genauigkeit des Ablesens zu beeinträchtigen.

Das Gehäuse des Compasses ist aus gelbem Metall und sind an demselben die nöthigen Einrichtungen für Temperaturveränderungen angebracht. Die Rose selbst besteht aus einem centralen Schwimmer und einem äusseren Rande und ist das Gewicht derselben auf ein Minimum reducirt, wodurch die freie Oscillation gewährleistet wird und das Instrument beim Schwingen in kürzester in Ruhestand kommt.



(Fig. 1)

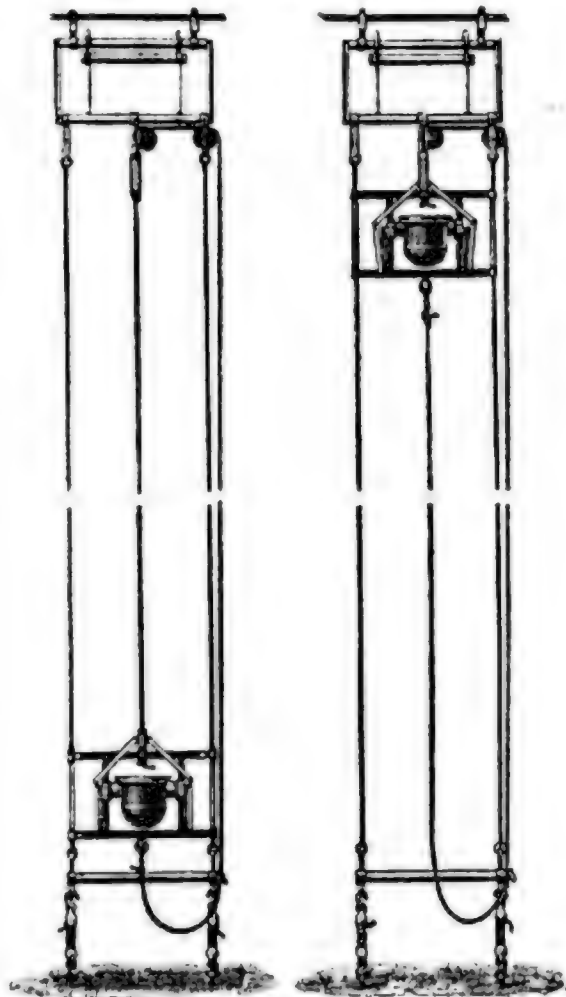
Die sehr kräftigen Magnete bestehen aus 2 Gruppen von je 5 Magneten aus sehr dünnem Tungstenstahl $\frac{1}{4}$ engl. breit. Die Rose ist ferner im Mittelpunkt mit einem Saphir versehen, und dreht sich um eine Spitze von besonders hergestelltem Metall.

Alle Theile des Instrumentes sind mit solcher Genauigkeit gearbeitet und die Richtkraft der Magnete so kräftig, dass eine heftige Seitenschwenkung derselben die Nadel höchstens einen Grad aus der Richtung treibt.

Das Compassgehäuse ist, wie Fig. 1 zeigt, auf einem Traggestell angebracht, vermittelt horizontaler Schwingzapfen. Letztere sind durchbohrt und durch diese Oeffnungen, welche selbstverständlich spiritusdicht sind, führen Stangen in das Innere des Gehäuses, an deren Enden sich concave Scheiben befinden, welche zum Feststellen der Rose dienen. Die Aussenenden der Stangen sind mit Verticalhebeln verbunden, welche derart an dem Traggestell angebracht sind, dass sie vermittelt Federn die Stangen nach Innen drücken, damit diese mit ihren concaven Scheiben die Rose fest halten. Auf diese concaven Scheiben sind die Steuerstriche angebracht zum Ablesen des Courses.

Das Compass soll, um benutzt zu werden, so weit von dem Einfluss des Eisens im Schiff, d. h. vom Deck entfernt werden, dass derselbe verschwindend klein wird, bekanntlich verliert sich dieser Einfluss im gleichen Verhältniss wie der Cubus der Entfernung. Es genügt, wie die Erfahrung gezeigt hat, die Anbringung desselben an dem Stag (jumper stay), welches zwei Mastenden verbindet, möglichst gleich weit von dem Mastende und dem Schornsteine entfernt.

Der Stag selbst, an welchem der Compass angebracht wird, übt keine nachtheilige Wirkung auf denselben aus, denn selbst wenn das Stag magnetisch sein sollte, so befinden sich die Pole an den Enden des Stags und der Compass in einer



(Fig. 2)

(Fig. 3)

neutralen Zone; auch ist derselbe stets noch immer einige Fuss unterhalb des Stags, so dass die Localattraction gleich Null ist.

Die Einrichtung zur Anbringung des Compasses an das Stag (Fig. 2 u. 3) hat sich als sehr practisch erwiesen und ist dem Er-

finder, welcher übrigens ein bekannter Londoner Fabrikant nautischer Instrumente ist, erst nach Jahre langen Versuchen geglückt; dieselbe besteht aus zwei Leitungsleinen aus Kupferdraht, welche oben mit ein Paar Haken aus Metall über das Stag gehängt werden und auf Deck an ein Paar in das Deck eingelassene Bolzen befestigt und vermittelst kleiner Taljen steifgesetzt werden.

Um die seitliche Vibration aufzuheben, sind die Leitungsleinen nicht direct an den oberen Haken befestigt, sondern an zwei um eine Horizontal-Axe drehbare Ringe. Die Axe dieser Ringe ist durch Scharnire mit einer Parallel-Axe verbunden, welche in zwei Bügeln hängt und in diesen Bügeln seitlich beweglich ist. In der Mitte der unteren Horizontal-Axe und an einem Ende derselben befinden sich Scheiben, über welche eine Leine läuft zwecks Aufhissens der Compasseinrichtung. Das eine Ende dieser Leine ist in der Mitte am oberen Ende und das andere Ende am unteren Ende des Traggestelles befestigt. Unmittelbar unter der Aufzugscheibe in der Mitte der Horizontal-Axe sind zwei Federn angebracht, derart, dass sie, wenn das Traggestell mit dem Compass aufgezogen wird, sich öffnen und um einen Wulst schliessen, wodurch das Traggestell in seiner Lage festgestellt wird. Zu gleicher Zeit wird beim Aufhissen durch diese Federn ein Druck auf die unterhalb des Wulstes angebrachten Hebelarme ausgeübt, wodurch dieselben auseinander gedrückt werden und somit die durch die Schwingungszapfen des Compasses gehenden, vorher beschriebenen Stangen, an deren Enden die die Compassrose festhaltenden concaven Scheiben sich befinden, nach Aussen ziehen, mithin die Rose frei lassen.

Beim Niederlassen des Traggestells, was durch einen Zug

an der Leine bewirkt wird, welche unterhalb des Traggestells befestigt ist, kehren die Vertikalhebel wieder in ihre frühere Lage zurück und pressen die concaven Scheiben vermittelst der Stangen an die Rose, wodurch letztere festgehalten wird. Soll die Deviation des Steuercompasses festgestellt werden, so wird der Evoy-Compass zunächst in die Höhe gezogen so weit wie möglich, wodurch das Traggestell festgehalten und die Compassrose zu gleicher Zeit freigelassen wird. Das Schiff muss alsdann kurze Zeit möglichst stetig auf den Curs gehalten werden und sobald das Schiff richtig anliegt, der Evoy-Compass herabgelassen werden. Die Vergleichung des vom Evoy-Compass registrierten Curses mit dem Curse des Steuercompasses im Augenblick des Herablassens ergibt die Deviation des letzteren.

Es ist zu empfehlen, die Vergleichung ein Paar Mal zu wiederholen und von den gefundenen Abweichungen das Mittel zu nehmen, da durch ein unruhiges Steuern und die wenige gute Empfindlichkeit des Steuercompasses sonst leicht ein kleiner Fehler sich zeigen kann.

Jedenfalls ist durch den Evoy-Compass dem Navigateur ein Mittel gegeben, zu jeder Zeit die Deviation des Steuercompasses mit grösstmöglicher Genauigkeit festzuhalten und gestattet somit in dichtem anhaltendem Nebel und durch enges Fahrwasser den richtigen Curs innezuhalten.

Der Evoy-Compass erleichtert somit dem Navigateur die Arbeit und was mehr ist, die grosse aufreibende Sorge, von welcher kein Capitän frei ist, während das Schiff sich in unsichtigem Wetter befindet und gestattet demselben, seine ganze Sorgfalt auf das Vermeiden von Collisionen zu richten.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (August 1900).

Typ	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Regist.
a. deutsche Werften.						
FD	120×22×10'3"	350 T. Trf.	Oldenburg-Portug. D.-Rhederei	Henry Koch, Lübeck	Ostsee	G
K	100m×11.8m×7m	—	Kaiserliche Marine	A.-G. Weser, Bremerhaven	Ariadne	
FD	244×36×17'9"	2200	F. C. Horn, Schleswig	Neptunwerft Rostock	Hilda Horn	
b. englische Werften.						
PD	550×59×47'3"	11000 d.w.	F. Leyland & Co., Liverpool	R. & W. Hawthorn, Hebburn	Canadian	L
FD	400×50×30	—	Pacific N.-Co., Liverpool	Wigham Richardson & Co., Newc.	Galicia	BC
"	325×48×24'3"	5200 d.w.	C. Pickering & Co., Middlesbrough	Ropner & Son, Stockton	Goodwood	L
"	220×33×16'6"	1600 d.w.	Burnett S. S. Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Bill	Hebburn	
B	245×51×15'	—	Gouvernement von Queensland	Armstrong, Whitworth & Co., Walkes	Samson	
FD	—	3350 gr.T.	Consorzio Piroscalo A.W. Imalocata	Eine Firma aus Sunderland	Immacolata	
PD	160×42×11'6"	—	Lussipiccolo	J. Jones & Sons, Liverpool	Rose	L
FD	365' Länge	6600 d.w.	Wallasey Urban Dietrich	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Austriana	
"	351'×48'×27'3"	6200	Chr. Furness, London	Richardson, Duck & Co., Stockton	Elswick Lodge	
"	290×43×22	—	Weidner, Hopkins & Co., Newcastle	Tyne Iron & Shipb. Co., Willington	Jose Martinez de Pinillos	
"	230×35'6"×11'9"	3000 d.w.	Portillo & Ibañez, Bilbao	Laird Brothers, Birkenhead	Justo Chermont	B
"	200×40×20'6"	—	Amazon S. N. Co.	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Knud II.	L
"	341×45×28'6"	—	L. H. Carl, Copenhagen	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Nina	
"	164×26'6"×12'10"	680 T.	Fratelli Cosulich, Triest	R. Williamson & Son, Workington	Point Lynas	
"	348×45'3"×28'9"	—	Point Lynas S. S. Co., Liverpool	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Proteo	B
"	190×30×13'6"	—	Tommaso Cossovich, Triest	Rennoldson & Sons, South Shields	Rescue	BC
PD	120×18'×8'10"	—	J. H. Wetherall & Co., Knottingley	Morday & Carney, Ithen	Solent	L
"	391×48×31'	—	London Railway Comp.	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Etruria	
c. schottische Werften.						
FD	375×50×28'8"	7000 d.w.	R. Mackill & Co., Glasgow	Napier & Miller, Yoker	Apollo	L
"	—	3200	Russische Firma	Grangemouth & Greenock Dock Co.	Alexey Govainon	B
"	135×23'×10	—	Webster & Son, Glasgow	Ardrrossan Dry Dock Co.	County Clare	L
PD	423×51'×31	5600 gr.T.	Indische Regierung	Fairfield, Shipb. & Eng. Co., Govan	Hardinge	
FD	206×42'3"×19'5"	1080 gr.T.	Hind, Rolph & Co., San Francisco	A. M'Millan & Son, Dumbarton	Hawaii	BC
Y	—	260 T.	Wm. Breadmore, Parkhead	John Reid & Co., Whiteinch	Zaza	
PD	340×44×29'6"	—	Woormann-Linie	J. Dunlop & Co., P. Glasgow	Ernst Woormann	G
FD	167×25×15	411 gr.T.	Reid, Neufundland	Pointhouse Shipyard	Fifo	BC
"	500×54'×37'6"	8000 gr.T.	P. & O. Company	Caird & Co., Greenock	Persia	L
Y	314' Länge	—	J. Gordon Bennett, New-York	Wm. Denny & Bros, Dumbarton	Lysistrata	

Ausserdem b) 2 Fischdampfer, 2 Dampfleichter; c) 5 Fischdampfer.

Anmerkung. PD bedeutet Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, Fd Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, B Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norsk Lloyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 5. September lief der für die Kon. Paketvaart Maatschappij, Amsterdam, erbaute neue Dampfer »Van Riemsdyk« vom Stapel. Der Dampfer ist ca. 2200 T. gross, geht beladen 17 Fuss tief und soll 13 $\frac{3}{4}$ Knoten per Stunde machen.

Stapellauf. Auf der Werft des Bremer Vulkan, Vegesack, ist am 8. September der Dampfer »Ovo«, für die Woermann-Linie in Hamburg neu erbaut, glücklich vom Stapel gelaufen. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des auf derselben Werft erbauten Dampfers »Ene«, der Freitag über Hamburg nach Ostafrika abgegangen ist. Wie dieser, so wird auch der Dampfer »Ovo« dort in die Küstenfahrt treten. Er ist 145' lang, 26' breit und 8' 3" tief, hat eine Compoundmaschine von 230 Pferdestärken und zu 850 Br.-R.-T. vermessen.

Probefahrt. Auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck machte der für die Flensburger Dampfercompagnie in Flensburg neu erbaute Dampfer »Adelheid« seine Probefahrt, die in jeder Hinsicht zufriedenstellend ausfiel. Die Abmessungen des Dampfers sind: 255'0"×36'0"×19'5". Die Tragfähigkeit des Dampfers bei einem mittleren Tiefgang 16'9" beträgt 2300 tons. Der Dampfer »Adelheid« ist mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 680 J.P. ausgerüstet, die dem Schiff beladen eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde giebt.

Probefahrt. Der auf dem Stettiner »Vulcan« für den Norddeutschen Lloyd erbaute Doppelschrauben-Reichspostdampfer »Prinzess Irene« hat seine Probefahrt gemacht, die trotz stürmischen Wetters ein glänzendes Resultat zeitigte. Die Dimensionen des Neubaus sind: 150.6 m×18.4 m×10.2 m; 10 900 Br.-R.-T.; 19 000 T. Displacement bei 28' Tiefgang. Hochmoderne Einrichtungen sind für 100 Passagiere erster, 300 zweiter und 2000 dritter Classe vorgesehen. Das Schiff verfügt über einen ununterbrochenen Doppelboden, mit 14 wasserdichten Abtheilungen; 22 vorzügliche Boote dienen dazu die Sicherheit der Menschenleben zu erhöhen. Zwei vierfache Expansionsmaschinen von 9000 ind. Pferdestärken geben dem Dampfer eine Geschwindigkeit von 17 Seemeilen in der Stunde. Die Cylinderdurchmesser betragen 27 $\frac{1}{2}$ ", 40 $\frac{1}{4}$ ", 57 $\frac{1}{2}$ " und 82 $\frac{1}{4}$ " bei einem gemeinschaftlichen Kolbenhub von 55'18". Die vierflügeligen beiden Schrauben, welche aus besonders guter Bronze hergestellt sind und die bei voller Kraftleistung etwa 90 Umgänge pro Minute machen, haben einen Durchmesser von 18'8 $\frac{1}{2}$ " bei einer Steigerung von 24'4". Die Kesselanlage besteht aus drei cylindrischen Doppelkesseln und drei Einenderkesseln, die für einen Arbeitsdruck von 213 Pfund pro Quadratfuss construirt sind. Die gesammte Heizfläche der Kessel beträgt 19 755 Quadratfuss und die Rostfläche in den 27 Feuer 420 Quadratfuss.

Vermischtes.

Verwendung farbiger Heizer auf Dampfschiffen. In den Beschwerden, welche von socialdemokratischer Seite gegen die Rhedereien erhoben werden, bildet die Verwendung farbiger Heizer und Trimmer auf Dampfschiffen ein stehendes Capitol. Durch diese Heranziehung exotischer Arbeitskräfte werde — so behauptet man — den inländischen Arbeitern die Erwerbsgelegenheit geschmälert und der Lohn herabgedrückt. Auch nicht socialdemokratische, aber mit den in Betracht kommenden

Verhältnissen nicht genügend vertraute Wirtschafspolitiker stehen vielfach aus ähnlichen Erwägungen der Verwendung farbiger Mannschaft auf Dampfern wenig sympathisch gegenüber und reden wohl gar einem reichsgesetzlichen Verbot derselben das Wort. Dabei beweist aber die tägliche Erfahrung immer von neuem, dass auf Dampfern, welche die Tropen durchfahren, die Heranziehung farbiger Feuerleute, welche der Einwirkung hoher Hitzegrade gegenüber eine sehr viel grössere Widerstandskraft besitzen als Europäer, geradezu ein Gebot der Menschlichkeit ist. Der Capitän der »Sambia« der Hamburg-Amerika-Linie hat noch neuerdings seiner Rhederei berichtet, dass er sich genöthigt gesehen habe, in Hongkong für die Rückreise chinesische Feuerleute und Trimmer anmustern zu lassen, weil die europäische Besatzung vor dem deutschen Consul in aller Form erklärte, ihre Arbeit der Hitze wegen nicht mehr verrichten zu können. Man sollte daher glauben, dass alle diejenigen, denen das Wohl der arbeitenden Classen am Herzen liegt, ohne Unterschied ihrer politischen Richtung dafür eintreten müssten, dass den Rhedereien die Heranziehung farbiger Mannschaft auf Fahrten durch die Tropen nicht erschwert oder gar unmöglich gemacht werde. Auf Fahrten, welche die Tropen nicht berühren, denken die Rhedereien ohnehin nicht an die Verwendung farbiger Feuerleute, wie die Thatsache beweist, dass beispielsweise alle in der Fahrt zwischen Hamburg und nord-amerikanischen Häfen verkehrenden Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie ausschliesslich von europäischer Mannschaft bedient werden.

Das Rettungswesen an den Küsten Europas. Der gegen Ende October erscheinende neue Jahrgang des Jahrbuches des Deutschen Flottenvereins wird auch eine Arbeit, über das Rettungswesen an den europäischen Küsten bringen, aus welchen uns jetzt schon einzelne Daten, übersichtlich gruppirt, zur Verfügung gestellt werden. Wir veröffentlichen nachstehend die folgenden, besonders interessirenden Ziffern über die Anzahl der Rettungsstationen in den wichtigsten Ländern Europas und die Gesamtziffer der seit dem Bestehen der Gesellschaften geretteten Personen.

	Rettungsstationen	Gerettete Personen
Deutschland	116, davon 72 in der Ostsee	2800 seit 1860
Belgien	11, davon 7 Hauptstationen	— „
Spanien	67 Geschütz- oder Raketen- apparatsstationen	900 „ 1880
Dänemark	51, davon 34 Boots- und Ra- ketenstationen	6700 „ 1850
Russland	1234 Stationen und Posten, da- von 381 an der See	10300 „ 1872
England	51 Stationen	4000 „ 1824
Frankreich	539, davon 85 eigentliche Boots- stationen	8070 „ 1865

Wegen Benutzung der Stettin-Swinemünder Schifffahrtsstrasse ist folgende Anordnung getroffen worden: Die Vertiefung der Stettin-Swinemünder Schifffahrtsstrasse ist soweit vorgeschritten, dass deren Benutzung für Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 6,7 m einschliesslich vom 15. September d. J. ab mit folgender Maassgabe freigegeben wird: Schiffe mit einem Tiefgange von 5 m und darüber haben auf der Fahrt durch das Haff, während welcher sie ihres Tiefganges wegen dauernd die durch Schifffahrtsabzeichen begrenzte vertiefte Fahrinne halten müssen, im Backbordfockwand mindestens 6 m über Verdeck bei Tage 2 schwarze Bälle oder Körper, jeden von 65 cm Durchmesser, übereinander und mindestens 2 m von einander entfernt, bei Nacht an derselben Stelle und in gleicher

Weise 2 rothe Kugellaternen zu führen. Alle anderen Schiffe, welche in der vertieften Rinne den in der vorgeschriebenen Weise gekennzeichneten Schiffen begegnen, haben diesen auszuweichen.

Der Hafen und die Schifffahrt von Bilbao. An dem im Jahre 1888 begonnenen Riesenwerk der Schaffung eines Aussenhafens durch Erbauung zweier gegeneinanderstrebenden Molen, ist im Jahre 1899 rüstig weitergearbeitet worden. Von der westlichen Mole, die auf eine Länge von 1450 m berechnet ist, sind heute bereits 1005 m ausgebaut, während der zweite Pier, welcher in der Höhe von Algorta ins Meer hinausstrebt und eine Länge von 1072 m erhalten soll, heute bis zu 871 m (die Fundamente schon bis 931 m) gediehen ist. Ursprünglich hatte man sich der Hoffnung hingegeben, die ganzen Arbeiten etwa bis zum Jahre 1896 vollenden zu können. Man hat jedoch die Grösse des Werkes unterschätzt. Die schwere See in den Wintermonaten hat wiederholt starke Beschädigungen an den Bauten verursacht, derart sogar, dass sich vor einigen Jahren eine vollständige Umwandlung der Construction des Hauptwellenbrechers auf der Santurce-Seite als nothwendig erwies. Heute rechnet man damit, dass die beiden Molen gegen Ende 1902 oder spätestens bis Frühjahr 1903 fertig gestellt sein werden und dass damit der neue Hafen dem Verkehr geöffnet werden kann. Immerhin bieten die gewaltigen Mole schon jetzt Schutz gegen schwere See; schon mehrfach haben sich Schiffe bei Sturm in den Aussenhafen geflüchtet. Im Innenhafen sind Veränderungen von Bedeutung nicht vorgekommen. Dem Versanden desselben wird durch fortwährende Baggerungen vorgebeugt. Der Schiffsverkehr im Hafen von Bilbao gestaltete sich im Jahre 1899 folgendermassen:

Nationalität	Dampfer	Segler	Zusammen	
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Reg.-Tonnen
britische	1 630	6	1 636	1 503 538
spanische	1 008	479	2 087	1 058 684
norwegische	209	4	213	161 878
französische	179	—	178	95 626
deutsche	92	—	92	82 452
belgische	60	—	60	60 106
holländische	46	—	46	47 729
schwedische	40	—	40	36 850
dänische	10	6	16	9 554
griechische	1	—	1	858
italienische	5	—	5	5 343
österreichische	2	—	2	3 118

Zusammen . . . 3 881 495 4 376 3 065 736

Dem Vorjahre gegenüber ist der Schiffsverkehr also gestiegen. Auch der Verkehr deutscher Schiffe ist wieder etwas lebhafter geworden, bleibt aber hinter den in den Jahren 1887—1896 festgestellten Zahlen zurück. Mit grosser Befriedigung wurde in Bilbao die Einrichtung eines regelmässigen Passagier- und Frachtdampferverkehrs mit den südamerikanischen Republiken seitens der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft begrüsst, welche seit August 1899 ihre Dampfer auf der Ausreise Bilbao anlaufen lässt. Der anfangs vierwöchentliche Dienst wurde bald in einem vierzehntägigen umgewandelt.

Schiffsverluste im letzten Quartal (1899). Nach der von Lloyds veröffentlichten Zusammenstellung über die Schiffsverluste im vierten Quartal letzten Jahres beziffert sich dieser Verlust von Seglern und Dampfern über 100 Brutto-Register-Tons auf 328 Schiffe von zusammen 229 492 Tons. Darunter waren 92 Dampfer von 84 036 Netto- und 132 542 Brutto-Register-Tons und 236 Segler von 96 950 Register-Tons. Von den 92 Dampfern waren 6 deutsche mit 12 287 Tons. Der Procentsatz der Verluste im Verhältniss zu der Gesamt-

zahl der Dampfer resp. zu deren Gesamt-Brutto-Tonnage stellt sich bei England auf 0,68 resp. 0,77 pCt.; bei den englischen Colonien auf 0,22 resp. 0,12 pCt.; bei Nordamerika auf 0,66 resp. 0,35 pCt.; bei Oesterreich-Ungarn auf 0,49 resp. 0,54 pCt.; bei Dänemark auf 1,11 resp. 0,44 pCt.; bei Holland auf 0,38 resp. 0,86 pCt.; bei Frankreich auf 0,58 resp. 0,81 pCt.; bei Deutschland auf 0,53 resp. 0,63 pCt.; bei Russland auf 0,22 resp. 0,07 pCt.; bei Norwegen auf 1,13 resp. 0,86 pCt.; bei Spanien auf 0,26 resp. 0,38 pCt. und bei Schweden auf 0,62 resp. 1,06 pCt. Die Ursachen, die den Verlust der Dampfer herbeiführten, waren folgende: Auf See verlassen wurde einer mit 2298 Tons; abgebrochen, condemnirt usw. wurden 11 mit 17 328 Tons; verbrannt sind 3 mit 9425 Tons; durch Collision sind 11 mit 12 866 Tons verloren; gesunken sind 13 mit 16 145 Tons; verschollen 9 mit 13 248 Tons; gestrandet resp. durch Aufstossen auf Grund, Felsen usw. verloren sind 44 mit 61 252 Tons.

Der Schiffsverkehr mit Sunderland wurde im Jahre 1899 durch 5916 Schiffe von 2 720 869 R.-T. vermittelt. Hiervon betrieben die Küstenfahrt 4244 Schiffe von 1 440 278 R.-T. die europäische Fahrt 1529 von 1 025 358 R.-T. und die ausser-europäische Fahrt 143 von 255 233 R.-T. An deutschen Schiffen verkehrten in Sunderland 10 Segel- und 178 Dampfschiffe von zusammen 119 435 R.-T.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 12. September. Nach Registrirung verschiedener Eingänge, unter denen ein Schreiben des Herrn Capt. Patzelt insofern erwähnenswerth ist, als er die auf ihn gefallene Wahl zum ersten Vorsitzenden bestimmt und dankend ablehnt, werden folgende Herren als Mitglieder aufgenommen: Capitäne Frhr. v. Schroetter, Bussmann, D. »Valdivia« Kuntzendorf, D. »Lipso«, Teske, D. »Pergamon«, Falke, D. »Galicia«, Albers, D. »Cheraskia« und Herr Hoffmann, I. Officier D. »Pernambuco. Capt. Matthiessen referirt als ehemaliger Delegirter des Vereins für den internationalen Congress der Handelsmarine in Paris über die dort gepflogenen Verhandlungen und ihr Resultat. (Platzmangel halber verzichten wir an dieser Stelle auf die Wiedergabe der Berichterstattung, zumal ihr wesentlicher Theil in dieser Nummer in einem besonderen Artikel zusammengefasst ist. D. R.) Hierauf findet eine kurze Besprechung über die Bemannung solcher Schiffe in den ostasiatischen Gewässern statt, die durch Ankauf in deutschen Besitz übergegangen sind. Da besonders der Norddeutsche Lloyd eine grosse Anzahl englischer Schiffe in jener Gegend käuflich erworben hat, war es von Interesse zu wissen, bis zu welchem Grade bereits eine Auswechslung der ausländischen Schiffsofficiere durch deutsche stattgefunden hat. Ein Mitglied war in der Lage mitzutheilen, dass von den 25 angekauften Dampfern, für die ca. 200 Capitäne, Officiere und Ingenieure nöthig sind, die Dampfer der Holt-Linie bereits vollständig mit deutschem Officierspersonal besetzt sind, während für den grössten Theil der Dampfer der früheren »Scottish Oriental S. S. Co.« bereits eine Auswechslung der Officiere vorgenommen worden ist. — Infolge der ablehnenden Antwort des Herrn Capt. Patzelt auf seine Wahl zum Vorsitzenden, tritt für den Verein die Nothwendigkeit ein, sich nach einer anderen geeigneten Persönlichkeit umzusehen. Zu diesem Zweck wird eine aus fünf Mitgliedern bestehende Wahlcommission ernannt, die dem Plenum später mehrere Candidaten vorschlagen wird. Mitglieder der Commission sind die Herren: Volkertsen, Schroedter, Spruth, Gronmeyer und Peters. Nächste Sitzung am 10. October. Von diesem Datum an finden die Sitzungen wieder allwöchentlich statt.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 38.

Hamburg, den 22. September.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Etwas über Tiefadelinien. — Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. (Fortsetzung.). Entscheidungen des Hausatisehen Oberlandesgerichts. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Sprechsaal. — Patent-Liste.

Auf dem Ausguck.

Galveston, der Haupthafen von Texas und der bedeutendste Handelsplatz für Baumwolle in den ganzen Ver. Staaten, ist ein Opfer des letzten furchtbaren September-Orkans geworden. Man nimmt an, dass der Sturm von einer unterseeischen vulcanischen Eruption begleitet wurde. Beide Naturerscheinungen erzeugten einen aussergewöhnlichen Seegang, der Alles, was ihm in den Weg kam, mit sich fortriss. Am 8. September Nachmittags setzte ein starker Wind ein, der bis zum Abend eine ungeheure Vehemenz erreicht hatte; gleichzeitig ging ein wolkenbruchartiger Regen nieder. Das Wasser im Golf stieg rapide und gegen 8 Uhr stand es schon drei Fuss hoch in den Strassen von Galveston. Die Wellen rissen die sämtlichen Hafenanlagen und Schutzdämme in wenigen Stunden fort, unterwühlten die Häuser und eins nach dem andern stürzte ein. Die im Hafen liegenden Schiffe, darunter eine ganze Anzahl transatlantischer Dampfer, viele Segelschiffe und unzählige kleinere Fahrzeuge wurden von den Quais, den Dues d'Alben und ihren Ankerstellen losgerissen und von den Wellen wie kleine Korkstückchen aufs Land geschleudert. Ein grosser Frachtdampfer

wurde bis ins Centrum der Stadt hineingetragen. Der Menschenverlust ist ungeheuer, ebenso der Materialschaden, man schätzt ihn auf mehr als hundert Millionen Dollar. Ob und wann daran zu denken ist, dass Galveston wieder von grösseren Seeschiffen befahren wird, lässt sich z. Z. nicht beantworten. Auf den Frachtenstand, besonders soweit es sich um Baumwollfrachten handelt, wird die Catastrophe Einfluss haben. Auch deutschen Rhedereien, besonders der H.-A.-L., ist ein Schaden insofern erwachsen, als sie mit Galveston einen regelmässigen Verkehr unterhielt.

Die während der letzten fünfzehn Jahre vom Hydrographischen Amt zu Washington angestellten Beobachtungen, deren Sammlung und Sichtung, ergeben, dass während dieses Zeitraumes in den Monaten Juni, Juli, August, September, October und November **98 Orkane im nordatlantischen Ocean** gewüthet haben. Und zwar im:

Monat	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	Total
Juni...	0	2	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
Juli...	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4
August.	2	3	2	1	1	1	1	1	4	0	0	0	0	0	1	17
Septbr..	1	1	3	3	6	2	2	1	0	2	1	3	1	3	2	31
October	1	3	2	1	2	1	3	4	2	3	1	1	2	0	4	30
Novber.	0	0	2	2	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	10

Während dieser Monate ist den Führern aller Schiffe, welche die westindischen und die daran schliessenden Gewässer an der Küste der Ver. Staaten befahren, grösste Vorsicht anzurathen. Sie dürfen niemals die Merkmale ausser Acht lassen, welche das Herannahen eines Orkans anzeigen. Die tropischen Wirbelstürme des Nord-Atlantik, unter dem Namen »Westindische Orkane« am Meisten verbreitet, tragen im Allgemeinen denselben Charakter wie alle anderen Wirbelstürme. Nur im Beginnen ihres Entstehens bewegt sich das Sturmcentrum zum Theil nach westlicher Richtung, verursacht durch die gewöhnlich beobachtete westliche Bewegung der Atmosphäre in niedrigen Breiten. Das als Geburtsstätte der westindischen Orkane besonders bekannte Areal ist das Caraibische Meer und der Ocean westlich der Windward-Inseln. Hier ist infolge der hohen Wasseroberflächentemperatur das atmosphärische Gleichgewicht während der Orkan-Saison -- wenn man sich so ausdrücken darf -- unbeständig. Aufsteigende Ströme warmer Luft sind häufige Erscheinungen. Der Raum der nach oben ziehenden erhitzten Luft wird durch die den Luftstrom umgebende kühlere und infolgedessen dichtere Atmosphäre ausgefüllt, die von allen Seiten eindringt, um die Lücke zu füllen. Eine derartige Luftzuströmung auf einer Stelle, erzeugt, wenn sie sich nicht näher als sechs bis acht Grad vom Aequator vollzieht, einen atmosphärischen Wirbel, um den die Winde (nördlich vom Aequator) in einer dem Uhrzeiger entgegengesetzten Richtung circuliren. Die Mehrzahl solcher Wirbel vergehen wahrscheinlich ebenso schnell wie sie gekommen sind. Behauptet sich aber unter besonders günstigen Umständen doch mitunter ein derartiger Wirbel längere Zeit, dann erfährt er, wie schon erwähnt, durch die nach Westen gerichtete Verschiebung der Atmosphäre in den Tropen eine ausgesprochen westliche Bewegung, die, nach Nordwesten später Norden übergehend, an Geschwindigkeit in demselben Maasse, wie sich der Strudel ausdehnt, zunimmt. Diese Erklärung des Hydrographischen Amtes zu Washington über die Entstehungsursachen der westindischen Orkane, obwohl nicht unbekannt, schien doch werth, hier nochmal in Erinnerung gebracht zu werden. Die September Pilot-Chart bringt über die westindischen Wirbelstürme einen ausführlichen Artikel, dem dieser Auszug als der gewiss interessanteste Theil entnommen ist.

Vom nächsten ersten October ab, werden auf **englischen Schiffen Musterbücher** nach deutschem Vorbild eingeführt. Was wir schon im Frühjahr berichten konnten, hat sich bestätigt, nämlich, dass derartige Seefahrtsbücher, nicht wie bei uns, nur ein Beleg für die Fahrzeit ihres Inhabers seien,

sondern dass sie auch eine fortlaufende Conduitenliste darstellen sollen. Eintragungen über Dienstzeit, Monatsbeuer, muthmaassliche Reisedauer, Charge etc. finden nach jeder Abmusterung Erwähnung, während der Registrirung von Bemerkungen über Qualification und Charactereigenschaften nur mit Zustimmung des Buchinhabers Aufnahme gewährt werden soll. Der beabsichtigte Zweck des Buches, Aufschluss über die seemannischen Fähigkeiten und das Betragen eines Anzumusternden zu gewähren, wird durch diese Clausel nur wenig beeinträchtigt werden. Je grösser die Zahl derartiger unausgefüllter Formulare, desto geringer die Chancen eine Stelle zu erhalten. — — Im Hinblick auf die Veröffentlichung von Fragebogen, die der deutsche Seemannsverband für seine Mitglieder kürzlich zu dem Zweck veranlasst hat, um zwischen »guten« und »schlechten« Vorgesetzten an Bord unterscheiden zu können, ist es wohl am Platze, die Reichsregierung zu ersuchen, das in England eingeführte oben erwähnte Princip bei uns zu adoptiren. Aber dann auch in vollem Umfange, sodass gerade wie es vom 1. October in England der Fall sein wird, Inhaber eines Seefahrtsbuches alle Seeleute mit Ausnahme Solcher sind, die eines staatlichen Befähigungsnachweises zur Ausübung des Berufes bedürfen. Gelegenheit unserem Antrage zu entsprechen, bietet sich bei der Berathung des Entwurfes der Seemannsordnung. Zwar hat die Reichstagscommission bereits Vorschläge zu den §§. 6, 7, 8, 9 gemacht, aber als Das geschehen, war von der Existenz genannter Fragebogen noch nichts bekannt. Diese jedem Mitglied des Verbandes zu überreichenden oder bereits überreichten Formulare haben natürlich lediglich den Zweck Beschwerdematerial gegen Schiffsofficiere und Rheder zu sammeln. Dass Alles, was jedes Verbandsmitglied notirt, als baare Münze von den Autoren dieser Fragebogen aufgenommen werden wird, ist ja selbstverständlich. Man stelle sich nun mal den Riesenspectakel vor, der im Lager des Seemannsverbandes angeschlagen wäre, wenn deutsche Capitäne und Schiffsofficiere Circulaire veröffentlicht hätten, um Aufschluss über die Charactereigenschaften der unter ihnen stehenden Seeleute zu erlangen. Wochenlang wäre die Stelle, von der solcher Entschluss ausgegangen, mit Schimpf- und Schmähworten besudelt worden. Aber, wenn Zwei dassolbe thun, ist es nicht dasselbe. — — —

Da wir nun nicht optimistisch genug sind, anzunehmen, dass der oben erwähnte an die Reichsregierung gerichtete Vorschlag vom Reichstag die nöthige Unterstützung finden wird, wenden wir uns mit dem Ersuchen an alle Schiffsofficiere, denen die Befugniss zusteht Führungszeugnisse auszu-

schreiben, diesem Theil ihrer Obliegenheiten mehr Sorgfalt zuzuwenden, als es bisher im Allgemeinen Brauch war. Nach beendeter Reise wird mancher unliebsame Vorfall mit der Mannschaft mit dem Mantel der Liebe zugedeckt. Das schliesslich ausgestellte Zeugniß deutet mit keiner Silbe darauf hin, dass Der, für den es bestimmt ist, mitunter die Eigenschaften eines zu empfehlenden Mannes vermissen lässt. Lag bisher auch kein besonderer Grund vor, die Zeugnisaussteller zu ersuchen, von der beobachteten Maxime abzuweichen, so hat sich das Bild nach Herausgabe der mehrfach erwähnten Fragebogen des Seemannsverbandes geändert. Man kann gewiss sein, die Verbandsmitglieder werden keinen Vorfall unvermerkt lassen der irgendwie geeignet ist, die Vorgesetzten im ungünstigen Licht erscheinen zu lassen. Die Parole des Seemannsverbandes den Schiffsofficiere gegenüber ist nicht: *„Vergeben und Vergessen.“* Die Schiffsofficiere haben somit nicht nur das Recht — sondern der eigene Erhaltungstrieb macht es ihnen zur Pflicht, Gleiches mit Gleichem zu vergelten, soweit die Ausstellung der Zeugnisse in Betracht kommt. Haben erst alle Schiffsofficiere diese ihnen aufgezwungene Nothwendigkeit erkannt, dann werden die Heuerbureaus und andere maassgebenden Stellen sich auch bald veranlasst sehen, den Zeugnissen die Bedeutung beizulegen, die ihnen zukommt.

Bekanntlich ist keinem der 435 Bewerber um die von den Erben der Familie **Pollok** für die beste Erfindung zur Rettung von Menschenleben auf See ausgesetzte Summe von 100 000 Franken zugesprochen worden. Diese Mittheilung cursirte vor nicht langer Zeit ohne jeden Commentar in der gesamten internationalen Fachpresse. Und doch liegt es so nahe, wenn man derartiges liest, die Leute zu Aeusserungen zu veranlassen, welche unentwegt die Rheder anklagen aus Sparsamkeitsrücksichten nicht von den neuesten Errungenschaften der Technik auf dem Gebiet des Seerettungswesens Gebrauch gemacht zu haben. Wenn derartigen Anklagen gegenüber erwidert wurde, man könne unmöglich verlangen, dass jedes Geistesproduct eines »maritimen« Erfinders auf seinen praktischen Werth hin untersucht werde, dann hiess es, man vertrete krasse Rhedereiinteressen. Gegen derartige Insinuationen war, da sich sichtbare Gegenbeweise nicht erbringen liessen, Stillschweigen die einzige Waffe. Das Ergebniss der Bewerbung um den Pollok-Preis giebt nun aber umsomehr ein Recht aus der bisher beobachteten Reserve hervorzutreten, als von den dargebotenen Erfindungen nicht eine einzige die Bedingungen der Preisrichter zu erfüllen vermochte, und weil die Sachverständigen-Commission unter ihren 11 Mitgliedern nur einen einzigen

Kaufmann bezw. Rheder aufwies. Die übrigen Herren — eine jede der auf der Weltausstellung vertretenen Nationen stellte einen Sachverständigen — waren Marineofficiere, Marineingenieure, Gelehrte und Diplomaten. Keinem Vertreter der aufgezählten Berufsklassen wird man vorwerfen wollen, er habe sein Urtheil im Sinne der Rheder abgegeben, eher lässt sich das Gegentheil annehmen. Wenn nun also die Herren nach eingehender Beurtheilung zu obenerwähntem Beschluss gekommen sind, dann wird man zugeben können, dass eine weitere Vervollkommnung des Rettungswesen auf See nicht aus Sparsamkeitsrücksichten unterbleiben musste, sondern weil die in neuerer und neuester Zeit erfundenen Rettungsapparate keinen vollwerthigen Ersatz für die gegenwärtig bestehenden zu bieten vermögen. Diese Schlussfolgerung wird man insofern ohne Bedenken ziehen können, als wohl anzunehmen ist, dass selbst schüchternen Erfinder — sonst seltene Exemplare in dieser Species — durch den hohen Preis von 100 000 Franken angelockt worden sind. Um unsere Angaben zu vervollständigen, mag noch bemerkt werden, dass die Jury Herrn Roper aus Westminster 10 000 Franken für eine Anzahl ausgestellter Rettungsboote und Flösse zuerkannte. Dieser Preis kam hauptsächlich zur Vertheilung, damit nicht das Interesse der Erfinder für die nächstjährige Bewerbung erlahme.

Der britische Consul, Mr. Laidlow, in **Portland (Or.)** bespricht in seinem Bericht über den Handel und die Schifffahrt seines Consulardistrictes auch das **Desertionswesen**. Bekanntlich ist Portland, dank des unheilvollen Einflusses dortiger Heuerbaase, das Eldorado aller Deserteure. Auf diese wenig schmeichelhafte Bezeichnung würde die Stadt keinen Anspruch haben, wenn die Seeleute, anstatt den Verlockungen der Haifische zu folgen, ihre Peiniger von Bord jagten. Die Schiffsführer können das den Matrosen empfohlene Verfahren leider nicht beobachten, weil die Heuerbaase Portlands über unumschränkte Macht am Orte verfügen. Alle Bemühungen der Rheder, der auswärtigen Consuln, ja sogar der localen Behörden, den Heuerbaasen das Scepter aus der Hand zu reissen, sind gescheitert. Nach wie vor müssen die Schiffsführer mit ihnen auf freundschaftlichem Fusse verkehren, wollen sie nicht wochenlang auf die Completirung ihrer Besatzung warten? Einige Leute laufen in Portland von jedem Schiff weg. In welcher üppiger Weise das Desertionswesen dort wuchert, veranschaulichen folgende Zahlen. Der Procentsatz Deserteure von der Anzahl angekommener Seeleute, soweit britische Schiffe in Betracht kommen, betrug: 1896 — 8 %; 1897 — 15½ %; 1898 — 19 %; 1899 — 20 %. Die Londoner Seemanns-Missions-

gesellschaft hat im Laufe des Berichtsjahres ein Institut eröffnet, dessen Wirkung auf die englischen Seeleute, besonders auf die Apprentices, nach Mittheilung von Mr. Laidlow, sehr günstig gewesen sein soll. Der Consul empfiehlt den Rhedern sogar die Missionsgesellschaft pecuniär zu unterstützen. Obwohl wir uns sonst nicht allzuviel Erfolg von dem Einfluss der Missionsgesellschaften auf die Handlungsweise des Seemanns versprechen — unsere Ansicht ist auf Seite 310, Jahrgang 1899, niedergelegt — so scheinen die Desertionen im letzten Jahre doch nicht in dem Maasse gewachsen zu sein, als es in früheren Jahren der Fall war. Ob hierfür noch andere Einflüsse geltend zu machen sind, entzieht sich unserer Beurtheilung.

Man schreibt uns: »Nautical Magazine« bricht in der zuletzt erschienenen Nummer eine Lanze für **gemässigte Geschwindigkeit** bei Nebel. Das ist an sich nichts Besonderes, jedes nautische Blatt berührt in gewissen Intervallen jenes bisher immer resultatlos debattierte Thema. Auch der Anfang August in Paris abgehaltene internationale Congress für die Handelsmarine hat bei Besprechung über den Begriff »mässige Geschwindigkeit« seine Ohnmacht erkannt aus dem Labyrinth einen Alle befriedigenden Ausweg zu finden. Und es werden sich noch unzählige Congresses, Conferenzen und nautische Zeitschriften finden, die nothgedrungen zu einem gleichen Endergebniss gelangen. Deshalb wollen wir auch nicht nutzlos die Leser mit der Vorbringung von Ansichten quälen, die schliesslich doch keinen praktischen Nutzen haben. Das Thema ist hier nur erwähnt, um die Ursache zu kennzeichnen, welche »N. M.« veranlasst hat, eine normirte mässige Geschwindigkeit für Dampfer bei Nebel zu verlangen. Das Blatt giebt als Ursache die zwischen einem englischen Dampfer und einem Segler erfolgte Collision mit den begleitenden Worten an, es sei ein brutaler Verstoss gegen die Vorschriften des internationalen Seestrassenrechtes, wenn Dampfer auf den Neufundländischen Banken während nebligen Wetters 23 Seemeilen Fahrt laufen. Da nun überhaupt kein englischer Dampfer 23 Seemeilen in der Stunde zu laufen vermag, ist der Vorwurf gegen deutsche Schnelldampfer gerichtet. Auf die Sache selbst einzugehen, ist zwecklos, denn die Behauptung des englischen Blattes ist rein willkürlich. Wohl aber mag die Frage gestattet sein: Sollte die Anregung des englischen Blattes wohl mehr dem Gefühl des Neides über die Fahrtrecorde deutscher Dampfer entsprechen, als dem Bedürfniss eine Norm für Geschwindigkeit im Nebel einzuführen?

Die Neigung, den **Schiffen immer grössere Dimensionen** zu geben, macht sich bei allen Nationen

bemerkbar und es ist an der Hand der Statistik geradezu erstaunlich, mit welcher Geschwindigkeit der internationale Tonnengehalt wächst. In einem Zeitraum von nur zwei Jahren hat sich der Tonnengehalt aller Handelsschiffe der Welt um 2 500 000 To. vermehrt. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass dieser Zuwachs von 2 500 000 To. annähernd den ganzen Tonnengehalt der deutschen Handelsflotte erreicht und den der französischen ganz erheblich übersteigt, so fragt man sich mit Recht, ob dieser Ueberfluss an Schiffen nicht schliesslich ein Herabdrücken der Frachten und eine Krisis im Seetransport zur Folge haben wird. Hingegen lässt sich nun anführen, dass gerade in den letzten Jahren, dank der Verallgemeinerung aller Transportmittel, dem Seeverkehr neue Regionen erschlossen und zahlreiche neue Industrien geschaffen und entwickelt sind. Es scheint jedoch, dass die grössere Dimensionirung der Schiffe weniger eine Folge dieser Thatsache ist, sondern die Rhedereien eine grössere Oekonomie in der Betriebsausnutzung zu erzielen bestrebt sind, indem Schiffe von grossem Tonnengehalt auch von einem verhältnissmässig grösseren ökonomischen Ertrag sind. Ein Beweis hierfür darf auch darin gefunden werden, dass, während sich der Tonnengehalt enorm vermehrt, die Zahl der Schiffe nur sehr wenig zugenommen hat. In den Jahren 1898 bis 1900 betrug diese Zunahme auf der ganzen Welt nicht mehr als 370 Schiffe. Ganz auffällig ist in dieser Hinsicht die merkwürdige Thatsache, dass England augenblicklich 139 Schiffe weniger zählt als im Jahre 1898, während der Tonnengehalt seiner Handelsflotte doch um 653 000 To. gestiegen ist. Mit Ausnahme von Norwegen, welches daran arbeitet, seine alten Segler durch Dampfer zu ersetzen und um 2400 To. abgenommen hat, ist der Tonnengehalt aller übrigen Nationen, wenn auch sehr unterschiedlich, im Verhältniss gewachsen. Frankreich und Italien haben die einzigen Handelsmarinen, deren Segelfloten zugenommen haben. Diese Vermehrung ist jedoch lediglich eine Folge specieller Gesetzgebung in beiden Ländern. Vor 100 Jahren betrug der Tonnengehalt aller Schiffe der Welt nur etwa 4 Millionen, jetzt 29 Millionen.

Etwas über Tiefladelinien.

Eine kürzlich erfolgte Veröffentlichung des englischen Handelsamtes betr. Uebertretungen der Load Line- und Underermanning Act im Berichtsjahre 1899 (vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1900) hat die englische Presse wiederum veranlasst, sich eingehend mit den Vor- und Nachtheilen des Plimsoll'schen Vermächtnisses zu beschäftigen. Nennt einerseits die im Sinne des Handelsamtes redigirte Presse das Tiefladegesetz einen Erfolg des

Fortschritte, den sie sehr gerne den anderen maritimen Nationen auch zu Theil werden lassen möchte, so legen unabhängige englische Blätter diesem Gesetz Eigenschaften sehr problematischer Natur bei. So war es immer, und heute ist es nicht anders. Die Ansichten über die Wirkung des Tiefladegesetzes als Mittel zur Erhöhung der Seetüchtigkeit der Schiffe sind eben selbst in dem Lande sehr getheilt, dem Plimsoll zuerst das Danaer-Geschenk anbot. Welchen Werth andere maritime Nationen auf ein dem englischen gleiches schablonenhaftes Tiefladegesetz legen, haben die Verhandlungen des letzten internationalen Congresses der Handelsmarine in Paris gezeigt. Leider war England nur sehr schwach in diesem Congress vertreten. Aber die wenigen englischen Delegirten, als man begreiflicherweise besonders von ihnen ein Urtheil über das Gesetz zu hören wünschte, gerirten sich keineswegs als seine Befürworter. Diesem Verhalten ist es wohl in der Hauptsache zuzuschreiben, wenn sich die Versammlung gegen eine obligatorische internationale Festsetzung des Maximaltiefganges für Handelsschiffe aussprechend ein Verfahren adoptirte, ähnlich, wie es s. Z. von der Seeberufsgenossenschaft in Vorschlag gebracht wurde.

Dass ein Theil deutscher Seeleute am liebsten sähe, wenn die englische Load Line Act von unserer Reichsregierung copirt würde, geht u. A. auch aus dem Antrag der Reichstagscommission zu § 53 der Seemanns-Ordnung hervor. Verschiedene Publicationen in letzter Zeit haben uns eröffnet, dass die Abgeordneten der 21. Reichstagscommission vornehmlich deshalb zur Formulirung jenes Antrages gelangt sind, weil ihnen von Vertretern des Seemannsverbandes und des Hamburger Capitäns- und Officiers-Vereins gesagt wurde, die deutschen Seeleute wünschen eine staatliche Ueberwachung des Tiefgangs deutscher Seeschiffe. Bis zu welchem Grade die Vertreter der erwähnten seemännischen Corporationen die Ansicht deutscher Seeleute wiedergegeben haben, bleibt dem einzelnen Leser selbst überlassen darüber zu entscheiden.

Jedoch wir sind vom Thema abgeschweift. Wir wollten uns mit der eingangs genannten Veröffentlichung des englischen Handelsamtes beschäftigen, soweit sie sich auf Uebertretungen der Load Line Act bezieht. Wir erfahren, dass im Berichtsjahre 31 Schiffe wegen Ueberladung von Beamten des Handelsamtes in Häfen des Ver. Königreiches angehalten und am Ausgehen verhindert wurden. Es waren 9 englische, 8 norwegische, 6 deutsche, 4 dänische, 2 schwedische, 1 russisches und 1 spanisches Schiff.

Wir sehen mit höchster Verwunderung, dass am zahlreichsten englische Schiffe das Tiefladegesetz überschritten haben, trotzdem ihnen die Lademarke genau den Maximaltiefgang angiebt und

trotzdem anerkanntermaassen ausländische Schiffe einer weit schärferen Aufsicht als einheimische unterstehen.

Entginge dem Auge der Handelsamtbeamten ein zu tiefbeladenes ausländisches — ganz besonders deutsches Schiff, die englische Rhoderoipresse würde dann schon für Verbreitung solcher Nachricht Sorge tragen. Da aber das Handelsamt ganz genau von dem gekennzeichneten Eifer dieses Theils der einheimischen Presse unterrichtet ist, kommt es nur äusserst selten vor, dass ein überladenes ausländisches Schiff einen englischen Hafen, ohne angehalten zu werden, verlassen kann. Wenn trotz dieser Wachsamkeit nur sechs deutschen Schiffen eine Ueberladung im Berichtsjahre 1899/1900 nachgewiesen werden konnte, dann scheinen doch Ueberladungen deutscher Fahrzeuge nur sehr selten vorzukommen.

Laut Veröffentlichung des Kaiserl. statistischen Amtes (zweites Heft, Jahrgang. 1900) betr. »Die Seereisen deutscher Schiffe« sind im Jahre 1899 allein 2654 deutsche Schiffe von Häfen des Ver. Königreiches in deutschen Häfen angekommen und 2388 Schiffe von deutschen nach grossbritannischen Häfen abgegangen. Diese Zahlen stellen natürlich nur einen Theil aller deutschen Schiffe dar, die im Laufe des Jahres in britischen Häfen verkehrt haben. Aber auch schon die angegebene Zahl 5042 lässt erkennen, wie ungeheuer gering der Procentsatz deutscher Schiffe ist, die überladen in See geschickt wurden. Schliesslich ist noch nöthig darauf hinzuweisen, dass allein vier der als überladen gekennzeichneten deutschen Schiffe (die in North Shields, West Hartlepool und Sunderland angehalten und in Flensburg und Kiel beheimathet waren) im Winter angehalten wurden, mithin also nur gegen die Bestimmungen der später eingeführten Winter Load Line Act verstossen haben.

Ehe diese Besprechung beendet wird, mag zur Warnung noch auf eine hohe Geldstrafe (100 £ und Kosten) hingewiesen werden, der ein norwegischer Dampfer verfiel, weil er, trotz Protestes der Beamten des Handelsamtes, in überladenen Zustande den Hafen verliess. Also, es ist nicht rathsam auszukneifen! — — —

Da wir nun von jeher die Einführung einer Tiefladelinie für deutsche Schiffe befürwortet haben und diesen Standpunkt trotz des eben gekennzeichneten Resultates aufrechterhalten, begrüssen wir die Nachricht mit Freuden, dass die Seeberufsgenossenschaft an die Bearbeitung des umfangreichen Materials, welches allein Aufschluss für spätere Bestimmungen über die Festsetzung einer den Bedürfnissen entsprechenden Lademarke geben kann, mit »Voll Dampf« herangeht.

Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie.*)

(Fortsetzung.)

Mit dem Jahre 1744 beginnt eine neue Aera im hamburgischen Schiffbau. Unter der ausdrücklichen Begründung, der Abnahme des Schiffbaus ein Ziel zu setzen und die Kaufleute zu »encouragiren, künftighin ihre Schiffe alhier verfertigen zu lassen«, trug der Rath im März 1744 der Admiralität den Plan vor, dass von nun an denen, die hier Schiffe bauen liessen, einschliesslich der beiden gerade auf dem Stapel stehenden Schiffe, eine Prämie zu zahlen sei, die für ein Schiff von 100 Last und mehr 300 Thaler Cour. betragen, für ein kleineres Schiff nach Verhältniss verringert werden sollte. Zunächst sollte diese Bewilligung für zwölf Schiffe erfolgen.

Admiralität und Commerzdeputirte waren damit einverstanden. Es wurden sogleich ein paar Schiffe aufgesetzt, um der Prämie theilhaftig zu werden. Sehr günstig gewählt war freilich der Zeitpunkt nicht, da die Holländer im Sommer des Jahres in Erwartung eines Krieges sich vieler Schiffe entausserten und drei davon sogleich in hamburgischen Besitz übergingen. Auf Veranlassung der Commerzdeputirten wurde übrigens schon im September hinsichtlich der Prämien eine weitere Aenderung beschlossen und vom Rath bestimmt, dass bei gewöhnlichen Schiffen für jede 10 Last, die sie grösser als 100 Last gebaut wurden, 100 Mark, bei den Fregatten, deren Bau kostspieliger war, 150 Mark zu den 300 Thalern zugelegt werden sollte. Damit wollte man den Bau gerade der grössten Schiffe besonders beleben. Die Admiralität verhehlte schon damals nicht ihre Bedenken, und der Rath seinerseits stellte den Commerzdeputirten vor, dass er es, wenn jene Beihilfe hiesiger Schifffahrt und Schiffbauerei helfen sollte, für selbstverständlich erachte, dass diese Schiffe ohne Antheil fremder und »wirklich zum Besten der hiesigen Commerzien unter der Stadt Flagge« gebraucht würden, sowie dass Ausrüstung und Verproviantirung nur hiesigen Einwohnern zugewandt werde.

Zwölf neue Schiffe wurden gebaut und der Prämie theilhaftig; im Jahre 1748 war die Zahl erreicht. Sehr glänzend war dies Resultat nicht; zwei Schiffe standen ja schon bei Erlass jener Anordnung auf dem Stapel. Den Eindruck, dass der Schiffbau im Verfall war, konnten diese Bauten nicht verwischen.

Namentlich machte sich der Mangel an geeigneten, geräumigen Schiffbauplätzen, der schon oft beklagt war, bemerklich. Im Jahre 1745 wollte kein Schiffbauer den Bau eines Koblenschiffes für die Admiralität übernehmen »aus Mangel des benötigten Platzes«. Dagegen lagen einzelne Hellinge oft leer und unbenutzt, und mehrfach ertönt die Klage, dass die Schiffbauplätze von den miethenden Meistern nicht genügend ausgenutzt würden, während sie sich sträubten, im Bedarfsfalle die Plätze anderen zu überlassen, und eifersüchtig darauf bestanden, dass jeder Meister seinen Platz ausschliesslich für sich hatte: ein Zustand, der sich nur begreifen lässt bei Verhältnissen, in denen dem Amtszwang kein Arbeitszwang gegenüberstand.

Der Rath schlug nun im März 1746, indem er auf Altona und den Reiherstieg hinwies, der Admiralität vor, sie solle selbst einen geräumigen Platz am Theerhof, den bisher der Schiffbauer Jakob Menke gemiethet hatte, von der Kammerei

miethen und an einen tüchtigen Schiffbauer wieder vermieten; auch sollte die Admiralität dem letzteren das Schiffbaumholz liefern und dadurch dieses werthvolle Material, das in so grosser Menge von hier nach Holland ging, dem Schiffbau der Stadt sichern. Die Admiralität lehnte dies ab, weil sie Bedenken hatte, ob sie zu einem solchem Unternehmen be-rechtigt sei.

Fast gleichzeitig traten auch die Commerzdeputirten mit einem Plane hervor (7. März 1746). Auch sie empfanden es schmerzlich, »dass wenig Schiffe hier neu erbauet werden.« Ihr Vorschlag ging dahin: jeder wohlerfahrene Schiffbau-meister jeder Nationalität möge Freiheit haben, sich hier niederzulassen und Schiffe zu bauen; jeder Kaufmann oder jede Vereinigung von Kaufleuten solle Freiheit haben, Schiffe bauen zu lassen für sich selbst oder andere Hiesige oder Auswärtige und zu diesem Zwecke Schiffbauer und deren Gehilfen sich zu holen, woher sie wollten. Den hiesigen Meistern, die bisher den Schiffbau nicht hätten in Flor bringen wollen, sollten die Reparaturen und dergleichen vorbehalten bleiben, ohne dass ihnen Neubauten verboten seien.

Dieser Vorschlag, dessen geistiger Vater der Commerzdeputirte Pieter Krahmer war, ging dem Uebel an die Wurzel, indem er den Amtszwang im Wesentlichen zu beseitigen suchte; der Vorschlag entsprach voll und ganz den Ansprüchen, die man an die Organisation des Schiffbaues vom mercantilen Standpunkte stellen musste. Aber für den in diesem Antrage lebenden freiheitlichen Gedanken war man in Hamburg im Allgemeinen damals noch nicht reif; nicht Selbsthilfe, wie sie dieser Vorschlag predigte, sondern Schutz und staatliche Ermunterung galt noch als die Lösung. So blieben auch die wiederholten Erinnerungen, mit denen die Commerzdeputirten dem Rath jenen Antrag ins Gedächtniss zurückriefen, ohne Erfolg.

Wie geringes Zutrauen selbst die Admiralität dem hamburgischen Schiffbau damals entgegenbrachte, bewies sie dadurch, dass sie 1747/48 eine neue Admiralitäts-Yacht in Amsterdam bestellte und dort bauen liess. Noch 1738 beim Bau des neuen Convoysschiffes hatte die Admiralität den Bau desselben in Hamburg empfohlen, unter anderem »weil es der Stadt schimpflich seyn würde, ihre eigene Schiffe anderweitig bauen zu lassen.«

Der Rath schritt nun auf dem 1744 betretenen Wege fort und bewilligte im Sommer 1749 Antrag einiger Rheder abermals auf zwölf Schiffe die Prämie in derselben Art wie 1744. Kleinere und grosse Schiffe wurden dann gebaut, und im März 1751 wiederum auf einen ähnlichen Antrag die Prämien für zwölf Schiffe ausgesetzt.

Auch wurde dem Mangel an Schiffbauplätzen nun dadurch abgeholfen, dass die Admiralität im Jahre 1749 einen Platz am Theerhof von der Kammerei miethete und dann zu Hellingen verpachtete; der Contract mit der Kammerei wurde später wiederholt verlängert. Die auf dieser Admiralitätswerft gebauten Schiffe hatten, wenn sie 100 oder mehr Last hatten, je 100 Mark, wenn kleiner, je 50 Mark an die Admiralität zu zahlen. Die Theerhofwerft ist bis in das 19. Jahrhundert hinein in Betrieb gewesen.

Bei der ersten Einrichtung der Prämien bezweckte man offenbar den Bau grösserer Schiffe von 100 und mehr Lasten; das zeigt schon die Art der Festsetzung der Prämie. Allmählich bewarben sich aber auch kleinere Schiffe um diese. Im Jahre 1756 zeigten Jakob und Luppe Elders Ackermann und Consorten ihre Absicht an, hier ein Kuff- oder Schmackschiff bauen zu lassen, und erbaten sich hierfür die Prämie. Solche Schiffe waren hier lange nicht gebaut worden, sondern meist an Holland und Friesland bezogen, auch wohl in Altona gebaut. Der Rath bewilligte dem Schiff eine Prämie von zwölf Mark pro Last. Dieselbe Prämie wurde im August einem Schiff von 50 Last zugebilligt; das war also im Verhältniss mehr als

*) Mit Erlaubniss der Verlags-handlung von Lucas Grosse & Söhnen in Hamburg entnehmen wir dem von ihr verlegten Werke »Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik« von Dr. Ernst Baasch, denjenigen Abschnitt, welcher die Entstehung, die Entwicklung und das Wachsthum der Hamburger Schiffbauindustrie bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts schildert. D. R.

für ein Schiff von 100 Last, das nur neun Mark pro Last erhielt.

Man erwies sich überhaupt liberaler als früher; im Jahre 1756 sollte in Hamburg eine Galliotte von 120 bis 130 Last gebaut werden, doch unter der Voraussetzung des Genusses der Prämie; anderenfalls sollte der Bau nach Altona gehen. Der Rath bewilligte mit Einverständnis der Admiralität auch diesem Schiffe die Prämie, worüber die Commerzdeputation sich »ausnehmend zufrieden erklärten.« Dagegen wurde im Jahre 1758 ein Gesuch, die Prämie für ein auswärts gebautes, in Hamburg nur vergrössertes Schiff zu erhalten, vom Rath mit Zustimmung der Commerzdeputirten abgelehnt.

Auch ergibt sich aus mehreren Entscheidungen, dass der Rath den monopolistischen und exklusiven Bestrebungen der Schiffbauer sich etwas weniger zugänglich erwies als zuvor. Die Anlage von Hellingen vor der Stadt, die den städtischen Schiffbauern natürlich sehr unbequem war, wurde nicht, wie letztere wünschten, gebindert. Diese Werften, für deren Betrieb es nur einer Concession des Landherrn bedurfte und von denen namentlich die auf dem Stadtdeiche und dem Hamburger Berge zu nennen sind, machten den städtischen Werften am Kehr wieder, Theerhof, Brook, Deichthor bedeutende Concurrenz. Das lag allerdings nicht zum wenigsten an den localen Verhältnissen; der grössere Schiffbau und die Reparatur grösserer Schiffe wurde im städtischen Weichbilde mit der immer mehr sich bemerkbar machenden Verschlammung des Hafens allmählich zu einer Unmöglichkeit.

Eine mit dem Schiffbau zusammenhängende Frage, die sowohl gewerkschaftlich wie technisch von besonderer Bedeutung war, wurde in jenen Jahren geregelt. In den Amtssrollen von 1514, 1573, 1588, 1631 ist allerdings von Seefahrten der Schiffszimmerleute die Rede; vorgeschrieben waren letzteren solche Reisen nicht. Nun liegen die Vortheile, die Seereisen der Ausbildung des jungen Schiffzimmermannes gewähren, klar vor Augen; und es gab auch wohl nur wenige Schiffszimmerleute, die nicht einmal längere oder kürzere Seereisen gemacht. Ueblich waren diese überall, vorgeschrieben aber doch selten. Im Jahre 1755 regten die Schiffbauertagelöhner beim Patron an, es möchten allen aus der Lehre kommenden Knechten eine 2—3jährige Seereise zur Pflicht gemacht werden. Mit diesem Vorschlage sollte offenbar in erster Linie dem materiellen Wohle des »Amtes« und der älteren Gesellen gedient werden; es war dem »Amte« nicht zuträglich, dass die jungen Gesellen sich so früh verheiratheten und neben den älteren Leuten als gleichbedeutende Kollegen sich aufspielten. Aber war auch an den Motiven manches nicht unbedenklich, so war der Vorschlag an sich doch gut. Die Meister machten freilich Schwierigkeiten, befürchteten Mangel an Arbeitern, meinten, es könnte nicht ein jeder die See vertragen usw. Der Patron billigte den Vorschlag; in dem Protocoll der Vereinbarung wurde als Motiv angeführt, dass die Seereisen »zur Verbesserung der Schiffbauerkunst gut und nöthig« seien. Es wurden einige Artikel aufgestellt, die den Knechten bei der Einschreibung vorzulesen waren und die Bestimmungen über die obligatorischen Seereisen enthielten.

Die Bestimmungen sind, obwohl nicht selten auch aus den Gesellenkreis sich Widerspruch erhob, bis Ende des Jahrhunderts streng eingehalten. Erst dann nehmen die Seereisen allmählich ab.

Es ist genau nicht erkennbar, wann die zwölf Schiffe, für die 1749 die Prämie bewilligt wurde, fertig gebaut waren. Jedenfalls war das 1758 der Fall; die Commerzdeputirten regten damals eine abermalige Bewilligung der Prämien an. Diese wurden dann ohne Beschränkung auf eine bestimmte Zahl und von Fall zu Fall nach dem bisherigen Ansatz bewilligt und zwar für grosse wie kleine Schiffe; im Jahre 1760

wurden Prämien für drei Schiffe von 42, 200 und 350 Last bewilligt.

Wenn auch der Schiffbau in jener Zeit nicht gerade sehr lebhaft war, so stockte er doch nie; als im Januar 1765 ein Prämiengesuch vorlag, konnten die Commerzdeputirten bei seiner Empfehlung bemerken, dass »unser Schiffs-Bau nach Proportion der vorigen Jahre mehr zu- als abgenommen.« In Altona, dem Hauptconcurrenzplatz, machten, wie wir unten sehen werden, die Bemühungen Hamburgs, seinen Schiffbau zu heben, grossen Eindruck und riefen Gegenanstrengungen hervor.

Doch hielten Ausstände und sonstige Zunftstreitigkeiten die regelmässige Weiterentwicklung des hamburgischen Schiffbaues in nicht geringem Grade auf. Im Jahre 1759 erfolgte zweimal eine grössere Arbeitsniederlegung der Tagelöhner; die zweite, im December in Folge Annahme fremder Arbeiter entstandene, schädigte die Rheder erheblich, endete aber mit einem Erfolge der Meister; erst nachdem die Tagelöhner die Arbeit wieder aufgenommen, entliess man die Fremden.

Von 1765 an nahm der Schiffbau wieder bedeutend ab; 1763 hatte ein Schiff die Prämie erhalten, 1764 aber sechs Schiffe; 1765—1767 je nur ein Schiff; von da an bis einschliesslich 1772 keins. Die Abnahme lag zum Theil in den überaus gedrückten Handelsverhältnissen begründet. Gleichzeitig machte sich aber auch die Concurrenz des aufblühenden amerikanischen Schiffbaues geltend. In einer Denkschrift, die im October 1769 der Commerzdeputirte Schuback verfasste, wies er hin auf die Stockung der Holzausfuhr aus Deutschland und Preussen und fuhr dann fort: »America, wo es an Eichenholz nicht fehlet, hat in Zeit von zwei Jahren wenigstens 100 grosse Schiffe geliefert; selbst hier in Hamburg, wo doch der Ueberfluss der Schiffe so gross ist, als solcher jemals gewesen seyn mag, hat man nunmehr in sechs Jahren kein einziges neues Schiff mehr gebauet, weil soviel americanische und russische Schiffe um einen geringern Preis zu haben gewesen sind; durch allen diesen wird der Absatz des so theuren deutschen Holzes ungemein erschweret.« Wenn auch die Angabe, dass seit sechs Jahren in Hamburg kein neues Schiff gebaut worden, nicht ganz zutrifft, so enthält jene Bemerkung im Allgemeinen doch viel Wahres. Im Jahre 1769 war jedenfalls, wie auch aus anderen Quellen und Anzeichen sich unzweifelhaft ergibt, der hamburgische Schiffbau wieder tief herabgesunken. Da gleichzeitig allerlei Streitigkeiten der Schiffszimmerleute vorkamen, wurde die Frage, wie alle diese Missstände abzustellen und dem Schiffbau aufzuhelfen sei, einer Erörterung unterzogen.

Pieter Krahmer, dem wir schon oft begegnet, stellte in einer Denkschrift vom November 1769 dieselben Forderungen auf, wie bereits im Jahre 1746; auch diesmal machten sich die Commerzdeputirten seine Vorschläge zu eigen und empfahlen dem Senat ihre Annahme. Auch der bekannte Rheder Berend Roosen trug seine Ansicht vor; worin sie bestand, ist uns leider nicht bekannt.

Zu schnellen durchgreifenden Entschlüssen bestand aber keine Neigung. Schiffe wurden nicht gebaut; im Februar 1771 klagten die Commerzdeputirten, seit vier Jahren sei kein einziges neues Schiff in Hamburg gebaut; selbst die Ewer, die in den hamburgischen Binnengewässern verkehrten, waren ausserhalb Hamburgs angefertigt. Mit Bitterkeit sahen die Vertreter der Kaufmannschaft das Schiffsbauholz bei der Stadt vorbei nach Holland gehen und dem dortigen blühenden Schiffbau das nothwendigste Material liefern.

Dass unter solchen Umständen es auch mit der hamburgischen Rhederei traurig genug aussah, ist bgrifflich. Sie war schon dadurch vor den Rhedereien der grossen Seemächte benachtheiligt, dass diese letzteren ihren Flaggen zahlreiche Vortheile vor fremden Nationen bewilligen konnten. Selbst in der sonst freien Grönlandfahrt genossen die Altonaer Vor-

züge hinsichtlich der Thranaccise; die Altonaer Grönlandsfahrt blühte auf, wozu auch viel beitrug, dass man dort den hamburgischen Juden gestattete, Antheil an der Rhederei zu nehmen, was man ihnen in Hamburg selbst verboten hatte.

Die Mittel, mit denen der Senat seinerseits Rhederei und Schiffbau zu unterstützen sich bestrebte, waren die alten; es waren Schutzmaassregeln, aber keine Reformen. Streng wurde darauf geachtet, dass aller Zubehör, alle Ansrüstungsgegenstände zu den hamburgischen Schiffen in Hamburg angefertigt und verkauft wurden; diese Vorschrift wurde wiederholt eingeschärft. Im Hinblick auf das Vorgehen Altonas und auch im Allgemeinen glaubte der Senat damit ohne Zweifel im Interesse nicht allein der beteiligten Handwerker, sondern auch des Handels und der Schifffahrt zu wirken. Anderer Ansicht waren allerdings die Commerzdeputirten; sie bestritten die Möglichkeit, dass Hamburger Einwohner Dinge ausserhalb der Stadt kaufen und anfertigen lassen würden, die sie ebenso billig und gut in Hamburg selbst erhalten könnten. »Die Aemter«, so meinten sie, »geben den mehresten Anlass, dass die Nahrung aus der Stadt — weggetrieben wird.« Die Hartnäckigkeit, mit der man auf den Amtsprivilegien beharre, schade dem Handwerk und ruiniere den Schiffbau.

Am liebsten wäre den Commerzdeputirten wohl die Aufhebung der Zunft gewesen; dem standen aber das kaiserliche Privileg und der Beschluss der kaiserlichen Commission als schwere Hindernisse entgegen. So beschränkten sich die Deputirten darauf, den Senat dringend aufzufordern, er möge die hamburgischen Schiffszimmermeister veranlassen, ihre vermeintlichen Amts-Gerechtigkeiten nicht weiter auszudehnen zu ihrem und der Stadt Schaden: »Werden hier neue Schiffe und Ewer gebauet, so wird das löbl. Amt immer Theil daran nehmen können; bleibt aber die jetzige Einschränkung, so wird man gewiss in einigen Jahren die Erbauung eines neuen Schiffes für ebenso etwas seltsames halten, als wenn ein Hamburger Schiff wieder eine Ladung nach Berlin brächte.«

Die Schiffszimmerleute hatten aber etwas Besseres zu thun, als von ihren Privilegien etwas aufzugeben; sie processirten einmal wieder in Wetzlar; und als im Jahre 1771 die Commerzdeputirten empfahlen, dass den Amsterdamer Börtschiffern vorgeschrieben werden möchte, ihre Fahrzeuge in Hamburg zu bauen, verwies der Senat im November die Deputirten auf den Ausgang jenes Processes.

Schon 1773 nahm der Schiffbau aber wieder zu; im October klagten die Aelterleute über Mangel an Tagelöhnern bei überreichlicher Arbeit; mehreren Meistern wurde die Annahme fremder Arbeiter gestattet. Die Admiralität ging mit gutem Beispiele voran und gab dem Meister Iven ihre neue Yacht in Auftrag. Im Jahre 1773 wurde endlich einmal wieder einem Schiffe die Prämie bewilligt; 1775: zwei Schiffen (189 L.), 1776: einem Schiff (81 L.)

Von 1778 an wurde der Aufschwung noch grösser; in diesem Jahre wurden Prämien auf vier Schiffe (459 L.) bewilligt, 1779: sechs Schiffe (fünf davon mit 648 L.), 1780: sieben Schiffe (786 L.). Ausserdem werden andere Schiffe, die nicht die Prämie beanspruchen konnten, gebaut sein. Das erste Bedürfniss, dass in Folge dieses Aufschwungs fühlbar wurde, war das nach weiteren Bauplätzen. An eigentlichen Hellingen war grosser Mangel; im Juli 1778 baten eine Anzahl angesehenen Kaufleute um Anweisung von Plätzen. Im Frühjahr 1779 war dann ein geräumiger Platz längs der Elbe auf dem Grasbrook von der Kammerei an die Admiralität vermietet; letztere sollte dort entweder selbst Schiffe bauen oder den Platz an Schiffbauer vermieten. Die Ansprüche der städtischen Schiffsbaumeister, die ein alleiniges Anrecht auf die ausserhalb des Weichbildes belegenen Schiffbauplätze geltend machten, wurden vom Rath abgewiesen. Dagegen wurden dem J. G. Andreae, der 1782 auf dem Hamburger Berge an der Elbe einen Helling anlegen wollte, derartige Schwierigkeiten

von Seiten des Landherrn und der Anwohner gemacht, dass trotz energischer Fürsprache der Commerzdeputirten nichts daraus wurde.

So erfreulich die Zunahme des Schiffbaues war, so darf doch nicht verkannt werden, dass sie der Bedeutung des Hamburger Hafens nicht entsprach; sie hätte grösser sein können. Sogar in diesen guten Jahren hemmte der Amtszwang den rechten Aufschwung. Im Februar 1781 lag den Commerzdeputirten eine Liste der in Bremen seit 1772 gebauten Schiffe vor; es waren 42 und darunter mehrere für hamburgische Rechnung; der Grund dieser beträchtlicheren Zunahme in der Schwesterstadt läge, meinten die Commerzdeputirten, darin, dass »daselbst der Schiffbau durch keine solche Einrichtungen, als hieselbst unter dem Amte der Schiffbauer existirten, geniert wird, sondern freysethet, das Schiff bauen zu lassen, von wem man will.«

Es ist bezeichnend, dass im Jahre 1781, zu einer Zeit, wo überall der Schiffbau blühte und die Schiffszimmerleute weit mehr Arbeit hatten als sie bewältigen konnten, die hamburgischen Schiffsbautagelöhner gegen einen Sager klagten, der auf dem Catharinenkirchhof an einer Wasserkumme arbeitete, d. h. eine Arbeit verrichtete, die laut mehrfacher Rathsdecree nicht den Sägern, sondern den Schiffszimmerleuten zukam. Gleichzeitig musste man selbst hier Hauszimmerleute zur Schiffsarbeit hinzuziehen, und gleichzeitig endlich wurde stark geklagt über das Branntweintrinken, dem die Schiffszimmerleute sich während der Arbeit hingaben.

(Schluss folgt.)

Entscheidungen des Hanseatischen Oberlandesgerichts.

Was ist „Deadweight-Capacity“ im Chartervertrag?
Das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg hat in der Klagesache der Flensburger Dampfercompagnie A.-G. w. die Schiffsmakler Wischhausen & Kimme in Bremen erkannt, dass bei der Angabe der Tragfähigkeit eines Dampfers hinzuzufügen ist, ob sie die Bunker einschliesst oder nicht. Da im vorliegenden Fall ein zusammenwirkendes Verschulden beider Parteien vorliegt, sind Schadenersatzansprüche aus folgenden Gründen ausgeschlossen:

Wenn es auch, wie Nolze angiebt, ein neueres Verfahren einiger Hamburger Schiffsmakler sein mag, die Tragfähigkeit eines Dampfers incl. der Bunker schlechthin als Deadweight-Capacity zu bezeichnen, so entspricht dies doch, wie von den Sachverständigen bekundet und aus den von den Beklagten vorgelegten Schriftstücken zu ersehen ist, nicht der im Schifffahrtsverkehr allgemein herrschenden Uebung. Im Allgemeinen pflegt man vielmehr der Angabe der Deadweight-Capacity jedenfalls dann, wenn sie als Grundlage eines zu schliessenden Vertrages dienen soll, hinzuzufügen, ob sie die Bunker einschliesst oder nicht. Andererseits ergeben auch die von den Beklagten vorgelegten Schriftstücke, dass in Fällen, in denen die Angabe von geringerer Wichtigkeit ist, z. B. in Schiffslisten und dem Vordruck von Briefbögen, auch die Tragfähigkeit excl. Bunker bisweilen einfach als Deadweight-Capacity bezeichnet wird. Danach besteht also im Schifffahrtsverkehr jedenfalls keine allgemein befolgte Uebung, die Tragfähigkeit incl. Bunker schlechthin als Deadweight-Capacity unter allen Umständen und ohne Weiteres als Angabe der Tragfähigkeit des Schiffes einschliesslich der Bunker verstehen müsste. Die Klägerin hat daher unvorsichtig gehandelt, als sie in einem Briefe, der den Beklagten die Unterlagen zum Abschlusse einer Zeitcharter für die »Dora« geben sollte, einfach mittheilte, der Dampfer lade 2870 Tons d. w. Diese Unvorsichtigkeit war

um so grösser, als in dem gedruckten Kopfe des Briefbogens die Tragfähigkeit der »Dora«, wie die der übrigen Dampfer der Rhederei ausdrücklich in Tons d. w. excl. Bunker angegeben war; denn Klägerin hätte sich sagen müssen, dass dieser Vordruck die Beklagten, wenn sie nicht genauer überlegten, zu dem Glauben verleiten konnte, dass alle klägerischen Angaben der Tragfähigkeit sich excl. Bunker verständen.

Allerdings hätten aber die Beklagten bei reiflicher Ueberlegung sich sagen müssen, dass die Klägerin, wenn der Dampfer in der That 2870 T. excl. Bunker laden konnte, schwerlich in dem hauptsächlich der Reclame dienenden Vordruck seine Ladefähigkeit auf nur 2800 T. d. w. angegeben hätten, und dieses Bedenken hätte daher bei ihnen Zweifel bezüglich der Bedeutung der Angabe des Brieffextes erregen können. Zur Lösung dieser Zweifel hätten sie durch eine genauere Prüfung der Scala des Planes geführt werden müssen. Diese Scala giebt den Tiefgang der »Dora« bei verschiedener Belastung an; aus derselben ist ersichtlich, dass der Dampfer bei einer Belastung von 2870 T. bis an seine Ladelinie eingetaucht, also voll beladen ist. Da hierzu das Gewicht der Bunkerkohlen natürlich eben so viel beträgt wie das der übrigen Ladung, so war es nicht nur für einen Techniker, sondern für jeden denkenden Menschen und somit auch für die Beklagten bei einiger Ueberlegung zu erkennen, dass die aus der Scala ersichtliche Tragfähigkeit des Dampfers von 2870 T. die Tragfähigkeit incl. Bunkerkohle war, und wenn die Beklagten hierauf geschaut hätten, so hätten sie nicht im Zweifel bleiben können, dass auch die im Texte des Briefes zugegebene Tragfähigkeit die Bunker einschliesse.

Die Beklagten haben somit gedankenlos gehandelt, als sie aus dem Vordrucke des klägerischen Briefes folgerten, dass die Angabe des Brieffextes über die Deadweight-Capacity excl. Bunker zu verstehen sei und hätten durch eingehende Prüfung des ihnen übersandten Materials sogar die gegentheilige Bedeutung der klägerischen Angabe zweifelsfrei ermitteln können. Sie sind also nicht frei von Verschulden daran, dass den Charterern des Dampfers eine zu grosse Tragfähigkeit zugesichert ist. Aber ihr schuldhafter Irrthum hätte nicht eintreten können, wenn nicht die Klägerin sich, wie oben ausgeführt, fahrlässiger Weise undeutlich und verleitlich ausgedrückt hätte. Denn es ist eine Vernachlässigung der im Handelsverkehr gebotenen Sorgfalt, dass Klägerin statt die allgemein übliche deutliche Bezeichnung Deadweight including bunker anzuwenden, sich ohne irgend einen ordentlichen Grund, abweichend von der Ausdruckweise ihres eigenen Vordruckes und ihrer sonstigen Formulare auf die undeutliche und verleitliche Bezeichnung Deadweight ohne Zusatz beschränkt hat. Diese Fahrlässigkeit wurde auch nicht durch die Uebersendung der Scala behoben. Denn aus dieser Scala konnten die Beklagten die richtige Bedeutung der klägerischen Angabe immerhin nur durch eine eingehende Prüfung und Ueberlegung ermitteln, die im Drange der Geschäfte nicht selten unterbleibt, und es widersprach der für die Klägerin gebotenen Vorsicht, es hierauf ankommen zu lassen, während sie selbst jeden Zweifel an der Bedeutung ihrer Angabe durch Hinzufügung zweier Worte ausschliessen konnte.

Die Aufnahme der unrichtigen Angabe über die Tragfähigkeit der »Dora« in den Chartervertrag ist also durch zusammenwirkendes Verschulden beider Parteien verursacht, weshalb Klägerin nach dem maassgeblichen gemeinen Rechte keinen Ersatz ihres Schadens beanspruchen kann, gleichviel ob man ihr Verschulden oder das der Beklagten als das überwiegende ansehen mag.

Schiffbau.

Stapellauf. In Gegenwart einer grossen Anzahl hoher Reichsbeamten, Aufsichtsraths- und Vorstandsmitglieder der Hamburg-Amerika Linie lief am 14. September der von dieser Rhederei dem Stettiner »Vulcan« in Bauauftrag gegebene Reichspostdampfer »Kiautschou« glücklich vom Stapel. Das Schiff, welches für den ostasiatischen Dienst bestimmt ist, hat folgende Dimensionen: 160m×18.3m×11.58m; seine Wasserverdrängung beträgt 17 600 T., die Vermessung 11 000 R.-T., das Ablaufgewicht 6000 T. Passagiereinrichtungen sind vorhanden für 327 Personen erster, 103 zweiter und etwa 80 Personen dritter Classe. »Kiautschou« ist mit einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden, in 22 Abtheilungen gesonderten doppelten Boden versehen und durch 13 bis zum Oberdeck hinaufgeführte Querschotte in 14 wasserdichte Abtheilungen getheilt. Das Schiff besitzt bis zum Oberdeck im Vorderschiff 4, im Hinterschiff 3 durchlaufende Decks. Oberhalb des Oberdecks sind im mittleren Theile des Schiffes noch 3 Decks angebracht. Das untere Promenadendeck von etwa 66 m Länge und das obere Promenadendeck, sowie das Sonnendeck, beide von je ungefähr 60 Meter Länge. Ferner ist auf dem Oberdeck hinten eine 34 Meter lange Poop, vorne eine 25 Meter lange Back erbaut. Alle Kammern werden bequem und wohnlich eingerichtet, auch ist auf eine grosse Anzahl Bäder Rücksicht genommen. Es sind ca. 900 Glühlampen von je 25 Normalkerzen in dem Schiffe vertheilt. Zur Lieferung des electrischen Stromes dienen 3 Dampfdynamomaschinen, jede zu 400 Ampère. Zur Aufnahme der Ladung dienen 21 verschiedene Laderäume, die zusammen 11 420 Cubikmeter gross sind. Zur Einbringung der Ladung sind in jedem Deck 7 Ladeluken vorhanden. 11 horizontale Dampfwinden von je 3000 Kilogramm Hebekraft auf dem Oberdeck und 4 hydraulische Krähne von je 1500 Kilogramm Hebekraft auf dem unteren Promenadendeck dienen zum Löschen und Laden. Das Schiff erhält zu seiner Vorwärtsbewegung zwei vertikale nach dem System Schlick ausbalancirte vierfache Expansionsmaschinen, die ohne Anwendung künstlichen Zuges zusammen 7000 Pferdekkräfte indiciren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 15 Knoten zu ertheilen im Stande sind. Mit Anwendung künstlichen Zuges lässt sich die Leistung auf 9000 indicirte Pferdekkräfte steigern und dadurch eine Geschwindigkeit von 16–16½ Knoten erreichen. Den Dampf von 15 Atmosphären Ueberdruck für die Haupt- und alle Hilfsmaschinen liefern drei Doppelkessel mit je 6 und 3 Einfachkessel mit je 3 Feuern (zusammen also 27 Feuer. Die vorhandenen Kohlenbunker fassen 1780 Tonnen Kohle. An Rettungsbooten führt der »Kiautschou« folgende aus Holz gebaute Rettungsboote: 10 von 9,14 m Länge, 2 von 7,93, 1. 6,07, ferner 1 Gig von 6,07 m Länge und 6 Halbklappboote aus Stahl von 7,93 m Länge. 2 Rettungsboote sind auf dem über dem Rauchsalon 2. Cl. angeordneten Promenadendeck, alle übrigen auf dem Bootsdeck aufgestellt und können mittels zweier Bootheissmaschinen leicht und schnell zu Wasser gebracht werden. »Kiautschou« soll noch in diesem Jahre die erste Fahrt nach Ostasien antreten.

Probefahrt. Am Sonnabend, den 15. September, wurde mit dem Dampfer »Löwenburg«. Stapel No. 200, den die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen erbaut hat, die Probefahrt unternommen, die zur grössten Zufriedenheit der Vertreter der Rhederei ausfiel. Die erzielte Geschwindigkeit betrug 13,6 Knoten. Das Schiff hat eine grösste Länge von 394', eine grösste Breite von 49' 8" und eine Tiefe von 29' 6", ist nach British Lloyds 100 A 1 gebaut.

und besitzt besondere Einrichtungen zum Transport von Vieh. Führer des Schiffes ist Herr Capt. Frerichs.

Probefahrt. Die Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co. lieferte vor kurzem ein ihr von der Kaiserlichen Marine in Auftrag gegebenes Dampfwasser-Fahrzeug ab. Das Schiff hat seine Probefahrten jetzt beendet. Die Dimensionen sind: $33,8^m \times 7,5^m \times 3,25^m$. Die Geschwindigkeit ergab einen Durchschnitt von 9,27 Knoten, während contractlich nur 8 Knoten vorgesehen waren. Die an einem andern Tage vorgenommene forcirte Fahrt, diene zur Ermittlung des Kohlenverbrauchs, anstatt 0,9 kg pro l. H. P. und Stunde wurde 0,88 kg Kohlen verbraucht. Die Maschine leistet bei 140 Umdrehungen ca. 250 Pferdestärken. Zum Auspumpen aus den Frischwasser-Tanks ist eine directe 4fach wirkende Duplex-Dampfpumpe eingebaut, die eine Leistungsfähigkeit von 2 cbm pro Minute hat. Diese Pumpe ist gleichzeitig so eingerichtet, dass sie sowohl für Bergungszwecke wie auch als Feuerlöschpumpe verwendet werden kann. Dieselbe Werft hat augenblicklich einen Pumpenbagger für die Wasserbau-Inspection in Emden in Auftrag, der eine Leistungsfähigkeit von 500 cbm pro Stunde haben soll. Das Schiff soll im Frühjahr 1901 abgeliefert werden.

Schiffverlängerung. Die Verlängerung eines grossen Seedampfers, — eine Arbeit, die Blohm & Voss in Hamburg vor Jahren an den Reichspostdampfern »Sachsen«, »Preussen« usw. ausgeführt haben und die kürzlich auch an dem Küstenpanzer »Hagen« in Kiel vollzogen ist — erregt augenblicklich die Aufmerksamkeit der Fachleute in England. Es handelt sich um den Doppelschraubendampfer »Savoia«, der »La Veloce Compagnie« in Genua, die einen Schnell- und Postdampferdienst nach Süd- und Mittelamerika unterhält. Dieses Schiff ist 1897 in Genua gebaut und war ursprünglich 372' lang. Da die Laderäume und Kajüten den Anforderungen des Dienstes nicht genügten, wurde es von der Wallsend Slipway and Engineering Company nach den Plänen des Hamburger Schiffbauingenieurs H. E. Johns um 70' verlängert und dadurch um 2200 Tonnen im Displacement vergrössert. Die am 5. September gemachte Probefahrt bewies das völlige Gelingen des Umbaus. Ohne dass die Maschinenleistung (7000 Pferdestärken) erheblich vermehrt worden wäre, erreichte die »Savoia« trotz ihres vergrösserten Displacements die frühere Geschwindigkeit von 17 Knoten wieder und wurde deshalb sofort von der Rhederei abgenommen. M. G.

Vermischtes.

In seinem zweiten Rundschreiben sagt u. A. der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins: »Am 22. August d. J. starb Herr C. Ferd. Laelsz in Hamburg im besten Mannesalter von 47 Jahren. In ihm verliert die deutsche Seeschiffahrt einen ihrer hervorragendsten Vertreter. Als Vorsitzender der See-Berufsgenossenschaft seit dem Bestehen derselben hat er mit seiner reichen Erfahrung und seiner unermüdlichen Arbeitskraft der deutschen Seeschiffahrt und allen ihren Angehörigen unvergessliche Dienste geleistet. Auch im Deutschen Nautischen Verein gehörte er zu dessen eifrigsten Mitarbeitern; sein Andenken wird hier stets in hohen Ehren gehalten werden.

Um den Opfern des schweren Unglücksfalles in Hoboken und deren Hinterbliebenen die Wohlthaten der am 1. October 1900 in Kraft tretenden Novelle zum See-Unfallversicherungsgesetz zu Gute kommen zu lassen, beschloss der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft einstimmig, in allen Sachen, wo es sich um die Folgen der Hobokener Catastrophe handelt, die Ertheilung von Rentenbescheiden erst nach dem 1. October vorzunehmen und bis dahin auf die zu gewährenden Entschädigungen entsprechende Vorschüsse zu zahlen.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrt-Gesellschaft, hat kürzlich von dem Ausschuss zur Vorbereitung der Deutschen Schiffahrtsausstellung in Paris folgende Zuschrift erhalten: »Es gereicht uns zur Freude, Ihnen mittheilen zu können, dass Ihnen, ausweislich der von der französischen Ausstellungsleitung veröffentlichten officiellen Liste von der Pariser Weltausstellungs-Jury für die von Ihnen ausgestellten Objecte eine Auszeichnung in Gestalt einer Goldenen Medaille zuerkannt worden ist.« Das Ausstellungsobject besteht in einem Voll-Modell des im Jahre 1897 auf der Werft von Blohm & Voss erbauten 3041 Reg.-T. grossen Passagier- und Frachtdampfers »Sau Nicolas«, welches Modell der Rhederei im Jahre 1896 bei Gelegenheit ihres 25jährigen Bestehens von der erwähnten Werft überreicht worden war.

Prüfungswesen. Donnerstag, den 18. Oct. d. J., Morgens 8 Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt der Navigationsschul-Director, Herr Jungelaus in Geestemünde, bis zum 17. October entgegen.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Aug. 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 19 Dampfer, 52 Segler 1899 und 19 Dampfer, 49 Segler 1900, Beschädigungen: 280 Dampfer, 151 Segler in 1899 und 320 Dampfer und 208 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im August 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 3 Dampfer, 7 Segler; brasilianische 1 Segler; britische 9 Dampfer, 16 Segler; chilenische 2 Dampfer; dänische 4 Segler; französische 1 Dampfer, 4 Segler; griechische 1 Segler; italienische 2 Segler; japanische 1 Dampfer; niederländische 1 Dampfer, 2 Segler; norwegische 1 Dampfer, 4 Segler; russische 5 Segler; schwedische 1 Dampfer, 1 Segler; spanische 2 Segler. Zusammen 19 Dampfer und 49 Segler.

Ueber den praktischen Werth einer »Recordfahrt« wird den »H. N.« aus London geschrieben: Die letzte Fahrt der »Deutschland« erregt in ausländischen Blättern fortgesetzt das grösste Interesse. Die nächste praktische Folge der Recordfahrt ist die, dass die Nachfrage nach Cabinen auf der »Deutschland« und in Folge dessen auch die Preise, die für Cabinen gezahlt werden, wie englische Blätter berichten, ausserordentlich gestiegen sind. Die Liste der Passagiere der ersten Cajüte auf der »Deutschland« bringt für die nächste Fahrt nach Amerika 800 000 M. Ein Amerikaner mit Gattin und Schwester und drei Dienstboten bezahlen 16 640 M., ein anderer Amerikaner bezahlt für sich und seine Frau 5000 M. Andrew Carnegie, der im October sein im Norden Schottlands gelegenes Schloss verlassen will, hat auf der »Deutschland« für die Fahrt zu Ende October Plätze bestellt. Für die Ueberfahrt seiner Gesellschaft, im Ganzen 17 Personen mit Einschluss der Diener, hat er 32 000 M. bezahlt, wahrscheinlich den grössten Betrag, den eine Familiengesellschaft jemals für die Ueberfahrt auf einem Dampfer des Atlantischen Oceans bezahlt hat. Die »Deutschland« wird in diesem Herbst in zwei Monaten sechs Fahrten über den Ocean machen. Französische Blätter erinnern mit Bedauern daran, dass in der Liste der besten Schnelldampfer auf dem Atlantischen Ocean, auf der zwei deutsche Schiffe obenanstehen, das erste französische, »La Touraine«, mit 19,60 Knoten erst an dreizehnter Stelle kommt.

Dem Jahresberichte der Dampfschiffs-Rhederei von 1899 für 1899/1900 entnehmen wir: »Der Ertrag unseres elften Geschäftsjahres war recht befriedigend. Derselbe gestattet uns den Vorschlag der Vertheilung einer Dividende von 10%, nachdem für Abschreibungen und Rücklagen in reichlicher

Weise gesorgt worden ist. Das Rhederei-Geschäft während der von uns abgerechneten zwölf Monate war wohl überall ein lohnendes. Den Transportbedürfnissen eines lebhaften und gesteigerten Waarenaustausches zwischen den Völkern gesellte sich ein aussergewöhnlicher Bedarf an Räumte für militärische Zwecke, zunächst Englands für seinen Krieg mit den Burenrepubliken und sodann sämtlicher Grossmächte behufs Bekämpfung der chinesischen Wirren, hinzu. Trotz der starken Vermehrung der Schiffsräume in Folge angespanntester Thätigkeit der Werften war die Nachfrage kaum zu befriedigen, und die Frachtraten stiegen dementsprechend auf der ganzen Linie, theils allerdings auch in Reaction auf die sich stetig steigenden Betriebskosten, vornehmlich der Kohlen. Unsere Schiffe waren grösstentheils in europäischer Fahrt beschäftigt. Wir haben mit den Werften in Helsingör und Rostock den Neubau von je einem Dampfer von etwa 3400 T. Tragfähigkeit zur Lieferung per 31. März bezw. 15. Mai 1901 contrahirt. Unsere Flotte ist grösstentheils bis Ende nächsten Jahres zu günstigen Raten befrachtet.

Die Zahl der in Curaçao ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug im Jahre 1899 1204 von 1231795 cbm Raumgehalt. Hierunter befanden sich 49 Schiffe von 233411 cbm Raumgehalt unter deutscher Flagge. Die Hamburg-Amerika-Linie sendet zwei Mal monatlich einen Dampfer von Hamburg über St. Thomas und die venezolanischen Häfen nach Curaçao. Die Linie erfreut sich seitens des Publikums grösster Beliebtheit und ihre Dampfer hatten trotz der erhöhten Frachtsätze regen Zuspruch. (Nach einem Berichte des Kais. Consuls für die niederländisch-westindische Colonie Curaçao.)

Der Schiffsverkehr von Hernösand wurde (1899) vermittelt durch 456 einlaufende Schiffe von 445820 R.-T. Hiervon kamen 159 Schiffe von 69308 R.-T. aus Deutschland, während 152 Schiffe von 41937 R.-T. dorthin ausliefen. Beladen waren im Eingang 162 Schiffe von 52984 R.-T., im Ausgang 823 Schiffe von 438995 R.-T.; der Rest der Schiffe lief in Ballast.

(Nach einem Berichte des Kaiserl. Consuls in Hernösand.)

Kleine Mittheilungen.

Herrn Hermann Barends, Obermaschinist des Schnell-Dampfers »Kaiser Friedrich«, der s. Z. in Hoboken mit eigener Lebensgefahr 37 Menschenleben von dem brennenden Dampfer »Saale« gerettet hat, sind folgende Auszeichnungen zu Theil geworden: Vom Norddeutschen Lloyd ein werthvoller goldener Chronometer mit Widmung; von der Stadt New-York die grosse goldene Rettungsmedaille mit entsprechender Inschrift.

Die Graadyb-Barre vor dem Esbjerg-Hafen ist durch Raggerungsarbeiten in diesem und dem vorigen Sommer um 3 Fuss vertieft worden und zwar in ihrer ganzen Ausdehnung, in 4000 Fuss Länge und 500 Fuss Breite. Die Tiefe beträgt jetzt ca. 20 Fuss und man will die Arbeit so lange fortsetzen, bis 22 Fuss erreicht sind.

Der am 18. September in Tromsø eingetroffene Dampfer »Gjoen« theilt mit, er sprach am 6. September das **deutsche Polar-Expeditionsschiff »Matador«**, Capitänleutnant Bauendahl an, auf 76° 52' NB, 13° 2' OL im Westen von Spitzbergen. An Bord des »Matador« ist Alles wohl. Die Reise verlief bisher günstig.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

Gehrter Herr Redacteur!

In Ihrem Artikel der vorletzten Nummer »Schnelle und lange Segelschiffsreisen« betonen Sie, dass die Schuld an den heute noch vorkommenden langen Reisen moderner Segler in der Unkenntniss der Führer mit der einschlägigen nautischen Litteratur begründet sei, woraus man leicht folgern kann, dass umgekehrt die Kenntniss der nautischen Litteratur, soll heissen in diesem Fall: Segelanweisungen, meteorologische Regeln, unbedingt schnelle Reisen ergeben müsse. Ich fürchte, Sie haben hiermit einen etwas einseitigen Ausspruch gethan, denn alle modernen Segelschiffe sind durchaus keine Schnellsegler, ich fürchte dann aber noch weiter — und Dieses ist der Hauptgrund, wesshalb ich schreibe — die Herren der Wissenschaft werden durch solche Aussprüche, sozusagen mehr Oberwasser bekommen, wie dem Stand der Navigatoren dienlich sein kann. Entschieden haben die Herren schon jetzt zu viel davon. Besonders die Herren Meteorologen gefallen sich mit dem breitesten Behagen darin, dem Segelschiffsführer bei jeder Gelegenheit das Hohelied der Meteorologie vorzusingen. Unter allen modernen Errungenschaften, die fördernd auf die Reise einwirkten, werden sie nie müde, ihre Wissenschaft mit ihren Wetterregeln überall und jederzeit in den Vordergrund zu stellen. Natürlich, es stehen auf der Seewarte ja recht viele federtüchtige Kräfte in ihrem Dienst. Aber man wird gut thun, die vielen Attestirungen von dem alleinseigmachenden Standpunkt der Wissenschaft mehr qualitativ wie quantitativ zu schätzen. Von einem Segelschiffer würde jedenfalls Nichts verkehrter sein, als im Sinne der Herren Wissenschaftler vorzugehen, immer gleich bei jeder kleinen Aenderung des Wetters ein meteorologisches Problem lösen und absolut günstige Fahrtgelegenheit besegeln zu wollen. Zugegeben soll werden, dass man unter Umständen solches kann, man möge dann aber auch anerkennen, dass diese Umstände, d. h. diese Zeichen des Himmels dem Schiffer nur ganz selten so deutlich geschrieben sind, dass er sich auf offenbare Abwege von der Route zur Förderung der Reise einlassen darf. Viele trans-oceanische Reisen verlaufen, ohne dass sich auch nur ein einziges Mal eine solche Gelegenheit zur Berechnung der Winde bietet. Wollte ein Schiffer mit der Kühnheit der Meteorologen immer sofort gute Winde ersegeln wollen, er würde jedenfalls manchen Reinfall erleben. Allerdings, macht er dann unter 10 Nieten mal einen Treffer, würden die Wissenschaftler sich recht wohlgefällig in dem Spiegelbild reflectiren, welches man der Geschicklichkeit der Betreffenden sofort verbindlichst errichtet. Die Folge ist dann, die Wissenschaft renommirt, den Betreffenden aber ormuntet der 1 Treffer zu 10 neuen Nieten, gerade wie Herrn Falb und beim Lotteriespiel.

Zwar — und dieses will ich nicht zu constatiren unterlassen — bescheidener sind die Herren der Wissenschaft ja schon sehr geworden, wie vor einigen 20 Jahren. Ueberhaupt soll das Verdienst dieser Herren als Verfasser der Segelhandbücher unbestritten bleiben. Aber die Herren Meteorologen vom reinsten Wasser haben noch viel bescheidener zu werden, allein schon zur Strafe für den schulmeisterlichen Ton, mit welchem die meteorologischen Wahrheiten dem Schiffer früher verkündet wurden, zu der Zeit als man Maximum und Minimum, steile und lange Gradienten zu Schlagwörtern erhob. Meines Erachtens hat übrigens die Meteorologie nach ihrem einen grossen Erfolg, der sich an den Namen Dove knüpft und dem sie ihre Entstehung verdankt, nur Misserfolge zu verzeichnen gehabt. Es ist nicht einmal gehalten, was man schon früher errungen glaubte, denn die Achtstrich-Theorie steht heute bedenklich im Wanken. Mir speciell will sie als eine Wissenschaft erscheinen, welcher Ursachen und Wirkungen

mit jedem Tage vorliegender gegenüberstehen werden. Damit will ich das wirkliche Verdienst der practischen Meteorologie um die Bereicherung der Kenntnisse des Seemannes durchaus nicht in den Schatten stellen. Sie hat zweifelsohne viel zur Aufklärung des Navigateurs und zur Sicherheit von Leben und Eigenthum auf See beigetragen, aber sie that dieses schon vor einigen 30 Jahren und sollten sich ihre Vertreter an den Gedanken gewöhnen, dass jeder Schiffer, zumal die Meteorologie in den Hauptzügen zum Lehrgegenstand auf den Navigations-schulen erhoben ist, jetzt die nützliche Weisheit aus ihr entnommen hat. In diesem Zeitraum haben die Schiffer vollauf erkannt, was für Gescheidtes sie aus den Wetterregeln machen können. Neues hat die Meteorologie in der ganzen Zeit nicht gebracht, ihr Lob ist zum Ueberdruß gesungen, da könnte man sich etwas enthalten, sie immer in den Vordergrund zu stellen.

Nun denken Sie gewiss, geehrter Herr Redacteur, an die Einleitung und fragen, wer hier eigentlich das Sündenkind sein soll, Sie oder die Meteorologen. Nun, die Letzteren stellen das grosse Sündenkind dar, Sie aber das kleine, weil sie dieselbe Schalmel mit den Herren blasen. Wenn das grosse sich nur bessern wollte, soll übrigens dem kleinen gern verziehen sein. Aber auch die Herren und Freunde auf der Seewarte sollen ruhig Blut behalten. Ich bin ein Practiker, der die Wissenschaft, die sie verkörpern, hochschätzt, der auch sein Gutes aus derselben gezogen hat, dennoch aber manche Lehren derselben als Spreu wieder den Winden hat anvertrauen müssen, über welche auch heute noch für den Seemann das Bibelwort Kraft behält: »Du hörst die Winde wohl, vernimmst ihr Sausen und Brausen, aber du weisst nicht, woher sie kommen, noch wohin sie geh'n.«

J. G., Blankenese.

(Hat — wie aus dem »Eingesandt« hervorzugehen scheint — unser Artikel »Schnelle und lange Segelschiffsreisen« den Eindruck eines »Hobeliedes« auf die wissenschaftlichen Meteorologen auf Kosten der seemännischen Praktiker hervorgerufen, dann war sein Zweck verfehlt. Jedenfalls lag dem Verfasser des Aufsatzes eine derartige Absicht absolut fern. Beabsichtigt war, um es nochmal kurz zu sagen, einmal den nicht selten unterschätzten Werth deutscher Segelanweisungen ins richtige Licht zu stellen und andererseits manchen Seglercapitänen vor Augen zu führen, dass praktisch-seemännische Kenntnisse, wie sie vielleicht vor zwei Decennien noch genügten, heute nicht mehr ein vollgültiger Ersatz für die dem Seemann gegebenen Fingerzeige durch meteorologische Institute sein können. Schliesslich mag noch gesagt werden, dass die im citirten Artikel zum Ausdruck gebrachten Gedanken sehr beifällig von einer grossen Anzahl solcher Segelschiffscapitäne aufgenommen sind, bei denen, gemäss den Ausführungen des Artikels, »Corpulenz nicht allgemein vorherrschend« ist. D. R.)

(Eingesandt.)

Der Artikel »Schnelle und lange Segelschiffsreisen« in No. 36 dieser Zeitschrift hat wahrscheinlich bei manchem Seemann Befremden erregt und fordert zu einigen Worten der Entgegnung heraus.

Dem Verfasser ist augenscheinlich, da er anzunehmen scheint, die jetzigen Reisen unserer Segelschiffe hätten, was Schnelligkeit anbetrifft, niemals ihres Gleichen gehabt, die Zeit der amerikanischen Klipper unbekannt geblieben. Von diesen vollendete, um nur einige Fälle anzuführen, das Klipperschiff »Flying Cloud« die Reise New-York—San Francisco einmal in 89½ und ein anderes Mal in 90 Tagen. »Great Republic« segelte in 12 Tagen und 3 Stunden von New-York nach Scilly

und »Dreadnought« im Jahre 1860 gar in 9 Tagen und 17 Stunden von New-York nach Queenstown. Reisen von 60 bis 70 Tagen von England nach Australien wurden damals mehrfach gemacht und die Reisen der englischen Theeklipper von China nach England, welche ausgeführt wurden, als die Blüthezeit der amerikanischen Klipper schon vorüber war, stehen an Kürze auch jetzt noch unerreicht da. Auch das Hasten und Jagen nach raschen Reisen war zu jener Zeit nicht geringer, wahrscheinlich sogar viel grösser als jetzt.

Capitän Hilgendorf führt seine so bewundernswerth gleichmässigen wie raschen Reisen auf Wegen aus, wie sie schon immer befolgt worden sind. Auf der Heimreise segelte er einmal Nord um Schottland zur Nordsee, doch haben das andere Schiffsführer lange Jahre vor ihm auch gethan. Ein Umstand darf bei Capitän Hilgendorfs raschen Reisen auch nie unberücksichtigt bleiben. Die Schnelligkeit seines Schiffes nämlich. Auf seiner letzten Fahrt legte er einmal in einem Etmal 376 Seemeilen, also fast 16 Knoten stündlich, zurück. Auch dass in Folge der im Salpeterhafen zugebrachten kurzen Zeit, der Boden seines Schiffes rein, und daher dessen Schnelligkeit auch während der Heimreise unverändert bleibt, darf nicht vergessen werden. Capitän Hilgendorfs grosse Erfolge sind das Ergebniss des Zusammenwirkens seiner persönlichen Tüchtigkeit, der Schnelligkeit der von ihm geführten Schiffe und zuletzt erst seiner theoretischen Kenntnisse.

Was den, in dem Artikel in der »Hansa« erwähnten, verschollenen Capitän betrifft, so wird ihm Unrecht zugefügt, wenn es so dargestellt wird, als ob er sich um die Kenntniss der seiner bevorstehenden Reise betreffenden Veröffentlichungen nicht bekümmert habe. Dieser Capitän hat vielmehr von der Seewarte, für welche er das meteorologische Tagebuch führte, alle für ihn wichtigen Bücher und Schriften mitbekommen. Sein Schiff soll aber, wie er aussagte, ein sehr langsamer Segler gewesen sein.

H. H.

Patent-Liste

(aufgestellt durch das Berliner Patent-Bureau Gerson & Sachse, Mitglieder des Verbandes deutscher Patent-Anwälte, SW., Friedrichstr. 10.)

Patent-Anmeldungen:

- R. 13202. Signallaterne für Blicklicht. — Hermann Riegermann, Elberfeld, Königstrasse 175.
- L. 14024. Panzerung. — Adolph Leven, Köln, Augustinerpl. 5.
- L. 13898. Signalvorrichtung (Lichtsignale). — Dr. Julius Lütje, Altona, Gr. Bergstrasse 244.
- K. 18564. Künstliche Flossen für Schiffe. — Stefan von Kvassay, Pápa-Kettornyalak.
- G. 13529. Schwimmfähig gemachter Bootsüberzug. — Gerard Knipe Gandy, 8 Cardyan Mansions, Richmond, Surrey, Engl.; Vertr.; A. Gerson & G. Sachse, Berlin, Friedrichstr. 10.
- H. 23029. Ankerkettenführung für Boote u. dgl. — Marius P. Hoy, Tacoma, Washington, Columbia.
- T. 6370. Schiffstelegraph. — Leon Seymoor Thompson, Navy Departement, Washington, Columbia, V. St. A.

Auf ein Verfahren zur weiteren Vervollkommnung von Asphaltplatten zu Bedachungs- und Isolierzwecken wurde der Fabrik von A. W. Andernach in Bouel am Rhein ein deutsches Reichspatent erteilt. Bereits vor einigen Jahren hatte die Fabrik ein Patent erhalten, wonach es möglich ist, die Platten in der Fabrik unmittelbar nach erfolgter Imprägnirung mit ausserordentlich wetterfesten Ueberzügen zu versehen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. fl.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 39.

Hamburg, den 29. September.

XXXVII. Jahrgang

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Collision D. »Bremen« mit D. »Orotava«. — Die Stellvertretung auf der Commandobrücke. — Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. (Fortsetzung.). — Seeamtsverhandlungen. — Deutscher Nautischer Verein. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht. — Sprechsaal.

Auf dem Ausguck.

Ende voriger Woche, am Sonnabend, den 22. September, ist der **Strike** bzw. die **Aussperrung Hamburger Werftarbeiter** beendet worden. — Die Lohnkommission, durch einen Versammlungsbeschluss ausständiger Arbeiter autorisirt, richtete am 17. d. M. brieflich neben bestimmten Lohnforderungen an den Verband der Eisenindustrie das Ersuchen, die bestehenden Zwistigkeiten durch persönliche Verhandlungen schlichten zu wollen. Diesem Wunsche kamen die Arbeitgeber nach. Eine Aussprache zwischen den Mitgliedern der Lohnkommission und der Gruppe Schiffswerften des Verbandes der Eisenindustrie fand am 19. September mit folgendem Resultat statt: Lohnerhöhungen oder sonstige Verbesserungen der Arbeitsbedingungen werden nicht bewilligt, dagegen sollen die strikenden Arbeiter, einige Ausnahmen vorbehalten, wieder zu den alten Bedingungen eingestellt werden, soweit die vorliegenden Arbeiten es gestatten. Die Arbeiter sorgen für die Wiederaufnahme der Arbeit in allen Gewerken, die Arbeitgeber versprechen darauf hinzuwirken, dass die Accordpreise sofort oder möglichst bald nach Uebertragung der Arbeit mitgetheilt werden. Für die Schiffszimmerleute soll vom 1. October ab ein Arbeitsnachweis eingerichtet werden.

Am 20. stattete die Commission einer öffentlichen Versammlung der strikenden Werftarbeiter hierüber Bericht. Bei der endgültigen Abstimmung waren 1530 für, 788 gegen Wiederaufnahme der Arbeit. In einer nächsten Tages abgehaltenen Mitglieder versammlung der Section Werftarbeiter wurde nach einer überaus heftigen Auseinander-

setzung zwischen den Führern und Mitgliedern per Acclamation beschlossen, die Arbeit am Sonnabend, den 22. d. M. wieder aufzunehmen. Protestirten auch gegen diesen Beschluss die Mitglieder des Metallarbeiterverbandes (1499 von ihnen hatten am 20. d. M. gegen und nur 986 für Wiederaufnahme der Arbeit gestimmt) die Arbeit wurde doch zum festgesetzten Tage von einer grossen Anzahl Arbeiter aller Gewerke aufgenommen. Dem Beispiel folgten am Montag und Dienstag dieser Woche die Metallarbeiter und unter gewissem Vorbehalt auch die Schiffszimmerleute.

Dass auf den Hamburger Werften nun nach längerer Pause wieder emsige Thätigkeit herrscht, ist in erster Linie der in diesem Falle durchaus gerechtfertigten, rücksichtslosen Energie des Arbeitgeberverbandes zu danken. Andererseits muss aber auch das maassvolle Zielhalten und die kluge Selbstbeherrschung des Vorsitzenden der Section der Werftarbeiter hervorgehoben werden. Hätte er sich von den Worten einiger Heissporne, die von einer Wiederaufnahme der Arbeit absolut nichts wissen wollten, zu unüberlegtem Handeln hinreissen lassen, der Strike und mit ihm die Entbehrungen der Ausständigen wären wahrscheinlich noch nicht beendet. Hier hat sich wieder einmal der Einfluss gezeigt, den der Leiter einer Versammlung auf seine Umgebung selbst dann auszuüben vermag, wenn er der Erregung in ihren Reihen nicht einmal Rechnung trägt. Um wie viel leichter es aber ist, von diesem Einfluss in verhetzendem, Zwietracht säenden Sinne Gebrauch zu machen, das lehrt uns ein Blick in die Geschichte der Anfänge aller Arbeiterausstände.

Der Nautische Verein zu Hamburg wird nach fünfmonatlicher Pause vom 1. October ab wieder wöchentlich einmal tagen, für den Verein Deutscher Seeschiffer fangen die wöchentlichen Sitzungen vom 12. October an. Manche Frago, die im Laufe des Sommers entstanden ist, harrt der Beantwortung und endgültigen Erledigung. Die (Section III) im internationalen Congress der Handelsmarine zu Paris verhandelten Gegenstände, ohne Ausnahme Themata, die mehr oder minder schon in beiden Vereinen besprochen und ventilirt sind, werden — ganz besonders der eine Punkt — noch weiterer Besprechungen bedürfen. Wir meinen vor Allem die von den Vereinen befürwortete Einheitlichkeit der Fischerlichterführungen. Durch Herausgabe einer textlichen und graphischen Darstellung der Fischerlichterverordnungen, eine mit Mühe und Kosten verbundene Arbeit, haben die Vereine dem Gegenstand ein Interesse entgegengebracht, das in Paris eine entsprechende Beachtung gefunden hat, in Deutschland anscheinend aber noch nicht — oder überhaupt nicht. Wir wollen den Grund der Indifferenz maassgebender deutscher Kreise dieser Frago gegenüber nicht untersuchen, es würde zu weit führen, wohl aber geben wir den Vereinen den dringenden Rath, die im Frühjahr abgebrochenen Berathungen über die Fischerlichterfrage sobald als möglich wieder aufzunehmen. Nothwendig ist dann, dass die Vereine mit bestimmten Vorschlägen hervortreten und diese Vorschläge den Mitgliedern der Jahresversammlungen in Berlin zur Stellungnahme unterbreiten. Wenn dann mit dem Art. 9 des Strassenrechts auch gleich der Art. 26., der die Wegerechtsfrage der Fischerfahrzeuge behandelt, erledigt werden kann, um so besser. — Ein weiterer Gegenstand, der vielleicht geeignet ist, die Vereine abermals zu beschäftigen, ist der Entwurf der Seemannsordnung. Bitte, nicht zurückschrecken! Wir meinen nicht, es soll zu allen Paragraphen des Entwurfs zum so und so vielen Male wieder Stellung genommen werden, sondern nur zu den Abänderungsvorschlägen der 21er Reichstagscommission. Unseres Erachtens sind einige Anträge wohl werth, dass man ihnen etwas näher tritt. Auf Seite 399 der »Hansa« sind die Abänderungsvorschläge kurz zusammengefasst; eine Berathung gestützt auf dieses Material würde nicht allzuviel Zeit in Anspruch nehmen. Ganz besonders dem Verein Deutscher Seeschiffer rathen wir, nochmals auf das Thema einzugehen. In diesem Jahre kommt der Entwurf doch wahrscheinlich nicht mehr im Plenum des Reichstages zur Beschlussfassung. Also an Zeit wird es den Vereinen nicht fehlen.

Aus dem Verwaltungsbericht des Kaiserlichen Canalamtes über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal vom 1. April 1899 bis 31. März 1900 theilt die Schiffsmaklerfirma Gläcke & Hennings u. A. mit, dass der Canal im Verwaltungsjahre von 29 651 Fahrzeugen, darunter 7240 Seedampfern, befahren ist. Diese Zahlen bedeuten, dass der Verkehr gegen das Vorjahr (6494 Dampfer mit 4 323 862) soweit Seedampfer in Betracht kommen, um 746 Schiffe mit 493 877 Br.-R.-T. gestiegen ist.*) Unter Seedampfern in diesem Sinne sind auch die Schiffe der Kaiserl. Marine verstanden. Bringen wir diese in Abzug, da ihr Canalbefahren zwar einen Schluss auf den Verkehrsumfang nicht aber auf die Rentabilität des Fahrwassers zulässt, so bleibt immerhin noch eine Verkehrszunahme von 634 abgabenpflichtigen Dampfern mit 328 556 Br. R.-T. Weiter geht aus dem Bericht hervor, dass 1573 der Seedampfer entweder in Ballast oder mit $\frac{1}{4}$ Ladung, 5667 dagegen mit $\frac{1}{2}$ bis voller Ladung belastet waren. Beachtung verdient auch, dass die mittlere Dauer der Durchführung von Schleppzügen und Leichtern nur 24 Stunden 55 Minuten betragen hat; eine volle Stunde weniger als im letzten Verwaltungsjahre. Für alle Schiffahrttreibenden, von grösstem Interesse sind aus begreiflichen Gründen die Mittheilungen über die Anzahl geschehener Unfälle. Und über diesen Punkt lautet das Resultat überaus günstig. Sieht man davon ab, die Fälle zu erwähnen, in denen durch leichtes Festsitzen eine Verzögerung der Reise bis zu 30 Minuten stattfand, dann waren nur 145 Unfälle, gleich 2 % zu verzeichnen; gegen 2.66 in 1898, 3 in 1897 und 5.16 in 1896. Die Verwaltung führt die Unfälle in der Hauptsache zurück auf das der Mannschaft ungewohnte Steuern in engem Gewässer bei zum Theil künstlicher Beleuchtung, sodann auf die Ermüdung der Mannschaft beim Einlaufen in den Canal nach schlechtem Wetter auf See, und schliesslich auf die oft zu bemängelnde Steuerfähigkeit der Schiffe. Durch die seit dem 1. April 1900 eingeführte Anstellung von Canalsteuern hofft man in Zukunft noch bessere Resultate zu erzielen. Wir werden gelegentlich eingehender auf den Verwaltungsbericht zurückkommen. Die erwähnten Daten zeigen aber zur Genüge eine ständig wachsende Verkehrssicherheit trotz erheblicher Verkehrszunahme. Es ist zu erwarten, dass durch die Anstellung von Canalsteuern, eine häufig in Anspruch genommene Einrichtung, der Procentsatz von Unfällen

*) Nach der letzten Veröffentlichung der Manchester Ship Canal Co. benutzten den Manchester Schiffscanal vom 1. Januar bis 30. Juni 1900 insgesamt Fahrzeuge mit einem Raumgehalt von 1 487 841 Br.-R.-T., davon 1 347 151 T. in Seedampfern. Gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre eine Zunahme von 160 000 Br.-R.-T.

am Ende des nächsten Verwaltungsjahres weiterhin geringer geworden ist.

Bot sich vor einem Jahre, als das englische Handelsamt die **Verlustliste an englischen Schiffen** und der darauf befindlichen **Menschenleben** veröffentlichte, Gelegenheit, die geringen Verlustziffern hervorzuheben, so ergeben die diesjährigen Mittheilungen zu derartiger Kundgebung nur bedingungsweise Veranlassung. Das Berichtsjahr umfasst den Zeitraum vom 1. Juli 1898 bis zum 30. Juni 1899. In demselben gingen 400 englische Schiffe zu 175 681 Tons verloren. Der Durchschnittsverlust in den letzten 23 Jahren beträgt 592 Schiffe und 208 094 T. Dieses günstige Ergebniss erleidet merkliche Einbusse, wenn allein die verlorenen Dampfer, also die werthvollere Gattung der Transportmittel zur See, in Betracht kommen. Während hier durchschnittlich im erwähnten Zeitraume 90 482 T. aus dem Schiffsregister gestrichen werden mussten, meldet die Liste für das Berichtsjahr 124 Dampfer mit 122 202 T. als total verloren. Gegenüber dieser hohen Zahl ist der Totalverlust von 276 Seglern mit 53 479 Tons gegen 476 mit 119 085 als Durchschnitt, sehr gering zu nennen. Immerhin darf aber nicht vergessen werden, dass für die 124 verlorenen Dampfer ein mehr als vollwerthiger Ersatz an Neubauten geschaffen ist, während die Seglerverluste eine Lücke zeitigen, die nie wieder ausgefüllt werden dürfte. Die Segelschiffahrt geht auf diese Weise immer weiter zurück; nur Frankreich, Italien und die Ver. Staaten setzen noch Schiffswerften mit Seglerbauaufträgen in Nahrung. Der Verlust an Menschenleben betrug 1360, 159 Passagiere und 1201 Personen der Schiffsbesatzungen. Eine hohe Zahl, die zwar noch um 368 unter der Durchschnittsziffer der letzten 23 Jahre bleibt, aber die Todtenliste des letzten Jahres um beinahe 700 Personen übersteigt. Die Catastrophen »Mohagan« und »Stella« forderten allein 211 Menschenleben. Die Gesamtzahl der verlorenen Schiffe machte für 1898/99 nur 2,33 % aller in Fahrt befindlichen englischen Schiffe aus, ein Procentsatz, der nur einmal während der letzten 14 Jahre niedriger gewesen ist. Bei den durch Totalverluste ums Leben gekommenen Leuten stellt sich der Procentsatz zu den auf den verlorenen Schiffen überhaupt Beschäftigten auf 0,51 %, eine Verhältnisziffer, die in den 14 vorhergegangenen Jahren sechs mal überschritten wurde. Bei Strandungen und sonstigen Unfällen büssten 0,58 %, der auf den Schiffen Befindlichen ihr Leben ein und 0,96 % kamen durch irgendwelche anderen Ursachen, einschliesslich epidemischer Krankheiten, ums Leben.

Da eine richtige Vorstellung über die Höhe der Verluste nur möglich ist, wenn Aufzeichnungen über den gleichen Gegenstand seitens anderer Nationen denen des Handelsamtes gegenübergestellt werden, bringen wir aus dem ersten Hoft (Jahrgang 1900) der Statistik des Deutschen Reiches folgende Daten. Im Jahre 1897, (das letzte Jahr, über das statistische Angaben nach dieser Richtung vorliegen) erlitten Totalverluste: 61 deutsche Segler zu 19 733 oder 2,39 % resp. 3,30 % und 13 Dampfer zu 8304 T. oder 1,15 resp. 0,93 %, je nachdem die Schiffsanzahl oder der Raumgehalt in Betracht kommen. In demselben Jahr sind 107 Menschenleben oder 0,7 % auf Seglern und 87 oder 0,3 % auf Dampfern von der regelmässigen Besatzung umgekommen.

Collision D. »Bremen« mit D. »Orotava«

S. Zu der an anderer Stelle veröffentlichten Seeamtsverhandlung, betr. die Collision zwischen D. »Bremen« und D. »Orotava«, ist zu bemerken, dass nur solche Stellen der sehr ausführlichen Begründung des Seeamtsspruches abgedruckt sind, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Seestrassenrecht stehen. Da die Zeit, innerhalb welcher eine Berufung mit Bezug auf den Seeamtsspruch nach dem Gesetz zulässig, bereits verstrichen ist, also ein Wiederaufnahmeverfahren nicht mehr stattfinden kann, mögen einige Bemerkungen über die Auslassungen des Braker Seeamts um so mehr gestattet sein, als wir von einem unserer Leser in No. 36 der »Hansa« darauf hingewiesen wurden.

Nach den Ausführungen des Herrn H. M. auf Seite 431, hat Capitän Giering, als er Rudersignale gab, ohne den entgegenkommenden Dampfer gesehen zu haben, nicht im Sinne des Art. 28 der Kaiserlichen Verordnung gehandelt. Mit Recht wundert sich deshalb Herr H. M., dass das Braker Seeamt diese Handlungsweise des Capitäns nicht monirt hat, ja, dass im Seeamtsspruche ausdrücklich hervorgehoben ist, »es wäre vielleicht richtiger gewesen, wenn er gestoppt hätte und rückwärts gegangen wäre und die »Orotava« durch entsprechende Signale zu demselben Verhalten gezwungen hätte.«

Wir möchten noch weiter als unser Correspondent gehen. Unseres Erachtens hat Capitän Giering nicht nur gegen Art. 28 sondern vornehmlich gegen Art. 16 der Kaiserlichen Verordnung direct verstossen. So lebhaft auch von uns jede Milde und Nachsicht eines deutschen Seeamtes gegenüber deutschen Seeleuten begrüsst wird, können wir den Ausführungen des Braker Seeamtes im vorliegenden Falle leider nicht zustimmen.

Die Beurtheilung des Collisionsfalles »Bremen«-»Orotava« seitens des Braker Seeamtes soweit der Art. 16 der Kaiserlichen Verordnung in Betracht kommt, steht in direktem Widerspruch zu der Anschauungsweise wie sie beispielsweise das Hamburger Seeamt (»Pontos«-»Star of New Zealand«) und hervorragende englische Gerichtshöfe (»Herrmann Koeppen«-»Rondane«; »Pontos«-»Star of New Zealand«) beobachtet haben und zwar auf Grund des in Kraft befindlichen internationalen Seestrassenrechts.

Wir haben uns in diesem Jahre schon verschiedene Male mit dem Art. 16 des Strassenrechts beschäftigt und den deutschen Seeleuten dringend ans Herz gelegt, den im bewussten Artikel niedergelegten Forderungen zu entsprechen. Zu dieser Stellungnahme glaubten wir uns schon desshalb berechtigt, als sich — wie erwähnt — hervorragende ausländische Juristen (Barnes und Sir F. Jeune) sowie das Hamburger Seeamt strikte an den Wortlaut des Gesetzes gehalten haben. Und Das mit grösstem Recht. Denn der Gesetzgeber hat das Stoppen der Maschine, wenn das Signal eines anderen Schiffes vorderlicher als dwars gehört wird, nicht vorgeschrieben damit es unterbleibt, sondern damit demselben, wenn die Umstände es gestatten, auf alle Fälle entsprochen wird. Dann zum Art. 28. Es ist dort ausdrücklich gesagt: »Sind Fahrzeuge einander ansichtig«, dann sind Curssignale in bestimmter Anordnung zu geben. Um jeden Zweifel zu heben, lauten die über dem Art. 28 befindlichen Worte: »Schallsignale für Fahrzeuge, welche einander ansichtig sind.«

Trotzdem nun in beiden Artikeln des Seestrassenrechtes 1) ein Manöveriren des Schiffes erst, nachdem die Maschine gestoppt ist, zur Pflicht gemacht wird und 2) Rudersignale nur in Anwendung kommen sollen, wenn zwei Schiffe einander ansichtig sind, hat das Braker Seeamt gegen die Anordnungen des Schiffsführers nichts einzuwenden, obgleich diese gerade das Gegentheil von Dem bedeuten, was das Gesetz vorschreibt. Wenn weiterhin in der Begründung gesagt ist, die Anordnungen des Capitäns könne das Seeamt »doch nicht für selbstverständlich und durchaus zutreffend halten«, so ist die abweichende Ansicht u. E. nicht scharf und deutlich genug ausgedrückt. Haupt-sächlich aus dem Grunde nicht, weil über den Art. 16 schon eine Rechtsprechung bestand und Niemand annehmen wird, das Braker Seeamt habe jene Indication nicht gekannt.

Durch eine Stellungnahme, wie sie das Braker Seeamt im vorliegenden Falle beobachtet hat, werden solche Seelente, die sich um die Sprüche deutscher Seeämter im Allgemeinen nicht kümmern, in eine verhängnissvolle Lage gebracht. Nehmen wir an, dem Capitän Giering sei die zweifellos unanfechtbare

Anschauung des Hamburger Seeamtes zum Abs. 2 des Art. 16 unbekannt, und er hätte das Unglück nochmals in eine ähnliche Lage wie am 29. Juni d. J. zu kommen, würde er dann nicht ganz genau ebenso handeln wie im Collisionsfall mit der »Orotava«? Und was wäre dann bei einer Untersuchung des Seeunfalles durch das Hamburger Seeamt die Folge? — —

Man lese den Fall »Pontos«-»Star of New Zealand.«

Der eingenommenen Stellung des Braker Seeamtes sind wir nur sehr ungerne entgegengetreten, weil, besonders aus der Begründung des Urtheils, eine wohlwollende und wohlthuende Nachsicht gegen das Verhalten des Schiffsführers hervorgeht. Aber wie die Verhältnisse nun einmal liegen, wäre es ausser dem angeführten Grunde auch desshalb besser gewesen den Verstoss gegen das Seestrassenrecht schärfer als geschehen zu accentuiren, damit unter den Seeleuten, die sich mit der deutschen seeamtlichen Litteratur beschäftigen, keine Beunruhigung und Verwirrung über die Rechtsprechung deutscher Seeämter Platz zu greifen vermag.

Die Stellvertretung auf der Commandobrücke.

Die internationale Rechtsprechung in Seesachen hat manchmal Urtheile gezeitigt, die unter den Seeleuten Kopfschütteln, Verwunderung und ernsthaftes Befremden erzeugt haben. Natürlich kann es eine Rechtsprechung nicht allen Parteien nach dem Sinn machen; wo immer eine Entscheidung zwischen zwei Parteien zu treffen ist (die eine kann ja auch der Staat als Vertreter der Allgemeinheit sein) da muss sich selbstredend das Zünglein der Waage stets nach einer Seite hinwenden; dann wird in manchen Fällen die andere Seite mit ihrer Anhängerschaft wenig erbaut von dem ergangenen Urtheil sein und dasselbe kaum mit ihren Ueberzeugungen in Einklang bringen können. Es ist demnach gerade nichts Aussergewöhnliches, wenn hin und wieder ein Urtheil Befremden erregt. Andererseits stellt man sich auch nicht umsonst die Gemahlin des Zeus, die Themis, die Göttin der gesetzlichen Ordnung, die Schützerin des Rechts und die personificirte Gerechtigkeit mit verbundenen Augen vor, Schwert und Waage in der Hand. Wie häufig mag die Gerechtigkeitgöttin irre gehen, namentlich wenn sie in der Ausübung ihres Amtes nicht geleitet wird von jenen Eigenschaften, wie sie der jüngst verschiedene Capitän Hein aus Elsfleth (siehe »Hansa« No. 25) in den Obliegenheiten eines arbeitsvollen und langen Lebens zum Wohle für die deutsche Schifffahrt bethätigte: Milde, Wohlwollen und Herzensgüte.

Wie die Kriegsgerichte das traurige Anhängsel militärischer Misserfolge im Kriege bilden, so sind die Seegerichte (wir sagen Seegerichte, weil von der internationalen Rechtsprechung die Rede ist) das unvermeidliche und von den Betheiligten mit Bangen erwartete Nachspiel handelsmaritimer Catastrophen und Unglücksfälle. Zweifelloos würde es in vielen Fällen den Betheiligten weniger Sorge und Angst bereiten, vor dem Forum dieser Richter erscheinen zu müssen, wenn die Mitwirkenden an der Stellung der Anträge und der Urtheilsfällung selbst Theilnehmer bei der Catastrophe gewesen wären, wenn sie selbst unter dem irreleitenden oder verwirrenden oder erschütternden Eindruck der Begleitumstände des betreffenden Seeunfalls gestanden hätten. Was selbst erlebt worden, steht in hellerer Bewegtheit, lebendigerer Kraft und tieferer Wahrheit vor dem inneren Auge, als das abgeschwächte, verzerrte und irreführende Bild sich der Seele darstellt, das aus vielfach sich widersprechenden Zeugenaussagen zusammengesetzt ist. Und doch ist der Richter stets auf diese Aussagen, auf Hören und Sagen angewiesen, denn obige Idealforderung der Selbsttheilnahme, des Sehens mit eigenen Augen, kann selbstredend ja nie in Frage kommen. So viel aber dürfte sicher sein, selten sind wohl durch gesetzgeberische Maassnahmen anfänglich so viele Angehörige ganzer Berufsklassen mehr enttäuscht worden, als bei den Seefahrern fast aller Nationen durch das Inslebentreten der Seegerichtbarkeit mit Bezug auf Unfälle zur See. Es war vordem der naive Glaube nautischer Kreise, auch bei uns im neuerstarkten Vaterlande, das herbeigewünschte Rechtsverfahren würde vornehmlich die Gelegenheit dazu bieten, dass sich die Capitäne und Officiere der Handelsmarine von einem Verdacht nicht gewissenhafter Erfüllung ihrer Berufspflichten reinigen könnten, der Gerichtssaal würde vornehmlich eine Stätte der Rechtfertigung, der Zerstreung irrthümlichen oder böswilligen Verdachtes sein. In der That hat die Gerichtsstätte auch diese Bestimmung und ohne Zweifel wird ihr nach Ueberzeugung, nach Pflicht und Gewissen auch Folge gegeben. Gleichwohl hatten aber Viele nicht erwartet, dass aus dem vorgeladenen Zeugen so häufig ein Angeklagter würde, man hatte nicht erwartet, dass so häufig Anträge gestellt werden würden, die hervorgerufen und getragen sind von dem Verdachte schuldvoller Pflichtverletzung seitens der geladenen Hauptzeugen; man hatte nicht erwartet, es würden sich so viele Interessen geltend machen, die noch ein kostspieliges und langwieriges Nachspiel der Verhandlung vor die ordentlichen Gerichte veranlassen. Mit einem Wort, es ist für Viele anders gekommen, wie man erwartet hat, ganz anders und keineswegs angenehmer und beruhigender für die Betheiligten. Mehr noch wie den See-

unfall selbst fürchten in sehr vielen Fällen die Seeleute das beängstigende Nachspiel der seegerichtlichen Verhandlung, mögen sie auch das volle Bewusstsein getreuester Pflichterfüllung haben; denn zehnmal klüger wie der Seemann an Bord in seiner Handlungsweise in schwierigen Lagen ist gewöhnlich der Seemann an Land. Das ist eine zu bekannte Sache. Immerhin war die Seegesetzgebung mit Bezug auf die Seeunfälle für die neuere Zeit etwas Unerlässliches und eine Nothwendigkeit.

Ein ganz besonderer und eigenartiger Punkt bei derartigen Verhandlungen ist häufig die Frage der Ablösung, der Stellvertretung im Commando, ein Punkt, dessen Erledigung die Zustimmung seemannischer Kreise nicht immer hat finden können. Wir lassen dahin gestellt sein, ob mit Recht oder Unrecht und constatiren einfach diese Thatsache. An sich sollte man meinen, es könnte für die Rechtsprechung so ziemlich einerlei sein, wer das Commando zur Zeit eines Seeunfalls geführt habe, selbst wenn es sich um ein folgenschweres Unglück handelt, sofern nur die Bedingung erfüllt sei, dass sich der jeweilige Befehlshaber im vollen Besitz staatlicher Berechtigung zur Führung des betreffenden Schiffs befinde; wer die Führung gehabt habe, ob der Capitän, der erste, zweite oder dritte Officier, da sie ja alle im Besitze eines Schifferpatents für grosse Fahrt sind. Wenn der Staat diesen Herren nach Ablegung einer scharfen und langen Prüfung die ausdrückliche Ermächtigung erteilt, Schiffe jeder Grösse zu führen, welchem Bedenken kann es unterliegen, dass ein solcher Herr aus den Kreisen der Schiffsofficiere thatsächlich die Führung über das Schiff hat und sei es unter Gott weiss was für gefahrdrohenden Umständen! Der Betreffende hat sein Patent doch nicht mit einem Vorbehalt bekommen, unter der Bedingung etwa, er dürfe nur ein Schiff selbstständig bei schönem Wetter führen, wenn kein Schiff und kein Land in Sicht sei; sonst aber dürfe er nur unter Aufsicht die Schiffsleitung in Händen haben. In der That hat der Betreffende die Berechtigung, Schiffe jeder Grösse in allen Meeren und was ja selbstverständlich ist, unter allen Umständen zu führen, so sollte man annehmen, dass derselbe jedem staatlichen Organ, jeder richterlichen Instanz gegenüber die reelle Verantwortung für seine Handlungsweise trage und zwar ganz allein, ohne dass irgendwie Veranlassung vorliege, auf den Capitän, der sich wegen Uebermüdung oder aus anderen Ursachen hat vertreten lassen müssen, zurückzugreifen.

Es unterliegt ja nicht dem geringsten Zweifel, dass jede Rhoderei das Recht hat, jeden Seefahrer als Capitän eines ihrer Schiffe anzustellen, sofern er nur im Besitz des erwähnten Berechtigungsscheines sich befindet, einerlei wie alt oder jung, wie erfahren oder unerfahren er sein mag. Es ist

durchaus nicht angebracht, bei einem Unfall dem Rheder einen Vorwurf zu machen, wenn derselbe einem jungen Navigateur, der soeben erst von der Schule gekommen ist, die Führung eines grossen Oeandampfers anvertraut hat. Der Rheder würde einen solchen Vorwurf mit dem Bemerkten von sich abwehren: »Wendet Euch doch an die richtige Stelle, bei mir kommt Ihr damit an die unrechte Thür! Richtet Eure Vorwürfe gegen die staatlichen Einrichtungen, die den Mann auf Grund von Prüfungen und Vorschriften nach jeder Richtung hin für vollkommen erfahren genug und fachwissenschaftlich ausgebildet erklärt haben, jedes Schiff in allen Meeren zu führen!« — Wenn also dem Schiffseigenthümer, der naturgemäss ja nicht in der Lage ist, die Fähigkeiten eines Navigateurs genau beurtheilen zu können, ohne Weiteres das Recht zusteht, jeden geprüften Seemann als Schiffsführer anzustellen, um wie viel mehr, sollte man meinen, wäre der Capitän berechtigt, einen seiner Officiere mit der Führung des Schiffes, mit seiner Stellvertretung zu beauftragen, da dieser doch ganz anders im Stande ist, das Maass der Tüchtigkeit seiner Untergebenen zu beurtheilen, als sein Brodherr an Land.

Unglücklich im höchsten Grade wären beispielsweise die Minister oder andere hohe Würdenträger in constitutionellen Staaten mit Ministerverantwortlichkeit, wenn sie der Stellvertretung entbehren, jede ihre Arbeiten selbst ausrichten, jedes Schriftstück selbst prüfen, selbst verfassen, selbst unterschreiben sollten. Bei weitem nicht der zehnte Theil der einlaufenden und oft höchst wichtigen Schriftstücke geht durch die Hand der Minister, fast das gesammte Material wird von den Räthen dieser hohen Beamten selbständig bearbeitet und unterschrieben. (D. R.) Es soll damit nur darauf hingewiesen werden, dass die Stellvertretung im modernen Leben mit seinen weitverzweigten und vielseitigen Ansprüchen etwas ganz Alltägliches und Unentbehrliches ist. So ohne Weiteres, von vornherein kann man also nicht wohl Jemandem einen Vorwurf machen, dass er sich hat vertreten lassen, selbst wenn während dieser Vertretung ein Unfall passirt wäre, was man ja vorher nicht wissen kann.

Die Vertretungen, die uns hier beschäftigen, sind aber meist solcher Art, dass der Capitän das Deck wegen Uebermüdung oder wegen schlechten Befindens und Krankseins verlassen hat. In manchen Fällen sind bei solcher Sachlage aber dem Capitän bei der Aburtheilung eines zugestossenen Seemanns ernste Vorwürfe gemacht und wohl gar Anträge auf Patententziehung gestellt worden.

(Fortsetzung folgt.)

Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie.*)

(Fortsetzung statt Schluss.)

Und was war aus dem Amte geworden? Es gab sieben sogenannte Altmeister, von denen aber fünf theils wegen Mangel an Credit, theils wegen schlechten Rufes und zu kleinen Betriebes kaum in Betracht kamen; nur zwei waren ordentliche, leistungsfähige Meister. Die meisten Schiffsbauten wurden ausserhalb des Weichbildes von nichtzünftischen Meistern ausgeführt; allein von den 31 Schiffen, denen man von 1763 bis 80 die Prämie verlieh, waren 16 auf dem Hamburger Berge und Stadtdeich gebaut, die meisten übrigen auf dem Kehrwieder und Theerhof. Einer der ersten hamburgischen Rheder aber, Roosen, liess seine Schiffe auf nichthamburgischem Gebiete, im Reiherstieg, bauen.

Diese Zustände waren so in die Augen springend, das Missverhältniss zwischen den Leistungen und Ansprüchen des Amtes so auffallend, die Hindernisse, die der Entwicklung des Schiffbaues trotz günstiger allgemeiner Conjunctionen im Wege standen, so offenkundig, dass es nur zu verwundern ist, dass man nicht sofort an eine radikale Aenderung und Umwälzung sich machte. Dazu konnte man sich aber da, wo tiefwurzelnde Zunftfragen in Betracht kamen, nicht entschliessen. Man schritt zunächst in echt hamburgischer, solider Weise zu einer sehr gründlichen Erörterung, die sich natürlich aber über Jahre hinaus erstreckte.

Den Anlass gab die im Hinblick auf die Zunahme der Bauten ja natürliche Steigerung der Prämien bewilligten Summen; sie erreichten 1780 den Betrag von 15 000 Mark. Die Admiralität zuerst bezweifelte damals, dass man mit diesen Summen den beabsichtigten Zweck erreichen würde. Nur liessen auch die Commerzdeputirten sich vernehmen; sie vertraten, wie früher, die Ansicht, dass man auswärtigen Meistern Niederlassung und Arbeit hier gestatten müsse, dass fremde Schiffszimmerleute heranzuziehen seien und die Zahl der Lehrburschen nicht beschränkt werden dürften. Auch die Commerzdeputirten verneinten den Werth der Prämien und wünschten dagegen Freiheit vom Amtszwange.

Die Meister, von denen, wie bemerkt, nur zwei in Betracht kamen, hatten gegen die unbeschränkte Zahl der Lehrlinge nichts einzuwenden, hielten aber die damalige Zeit, wo überall der Schiffbau blühte, nicht für geeignet, die Tagelöhner zu orbittern, da diese dann leicht Hamburg den Rücken wenden könnten. Allgemein ging die Klage der Meister dahin, dass die Tagelöhner träge und ungeschickt seien; in dieser Thatsache und dem Zwang, sich unter diesen einheimischen Arbeitern ihre Leute zu holen, sahen mit den Meistern die Commerzdeputirten eine der Ursachen des bestehenden Uebels.

Im Mai 1781 wurde auf Antrag der Commerzdeputirten eine Commission, die aus Syndikus Sillem, Senator Lütken, dem Präses der Commerzdeputirten Paschen und dem Commerzdeputirten Klopfer bestand, eingesetzt; sie sollte über die Schiffbaufrage berathen. Schon im Mai beschloss der Senat im Einverständniss mit der Admiralität, mit der Ertheilung der Prämien in Zukunft aufzuhören, da mit ihnen »der intendirte Endzweck der Beförderung der Schiffbauerey keineswegs erreicht worden, auch bewandten Umständen nach zu erreichen unmöglich sei«. Den im Bau befindlichen, halbfertigen Schiffen

*) Mit Erlaubniss der Verlagsbuchhandlung von Lucas Gräfe & Söller in Hamburg entnehmen wir dem von ihr verlegten Werke „Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffsappellat“ von Dr. Ernst Hansch, denjenigen Abschnitt, welcher die Entstehung, die Entwicklung und das Wachsthum der Hamburger Schiffbauindustrie bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts schildert. D. R.

wurde noch die Hälfte der Prämie bewilligt. In seiner Mittheilung an die Admiralität bezeichnete der Senat es nicht für ausgeschlossen, dass man in Friedenszeit und unter anderen als den gegenwärtigen für die Rhederei sehr günstigen Verhältnissen wieder auf die Prämien zurückkommen könnte.

Der Ehrb. Kaufmann billigte die Aufhebung der Prämien; in seinem Entschluss vom 30. Mai 1781 betonte er dagegen sehr entschieden die Nothwendigkeit, die beiden dem Schiffbau im Wege stehenden Hindernisse -- die Trägheit der Tagelöhner und die Einschränkung auf die hiesigen Arbeiter -- baldigst zu beseitigen.

In dem Amtszwange, den Mängeln der Schiffbauerordnung, den Fehlern der Gesetzgebung sah auch Syndikus Sillem den Hauptgrund, ja vielleicht die einzige Ursache des Verfalles der Schiffbauerei. Dass dies richtig war, zeigte ja schon die Thatsache, dass die nicht dem Amtszwange unterworfenen, sonst unter denselben localen Bedingungen arbeitenden Werften auf dem Hamburger Berge und Stadtdeiche blühten. Sillem arbeitete nun eine neue Ordnung für die Schiffszimmerleute aus. Ein wesentlicher, bedeutender Fortschritt war in diesem Entwurf zunächst die Aufhebung des fixirten Tagelohnes und die Ersetzung desselben durch den Accordlohn nach Maassgabe der Tüchtigkeit und des Fleisses des Arbeiters. Die zweite wichtige Aenderung war, dass dem Senate freigegeben wurde, Amtsmeister zu bestellen, entweder aus der Zahl der hiesigen Tagelöhner oder von auswärts. Die Anzahl der Lehrburschen wurde auf sechs bez. acht, eventuell mit Erlaubniss des Patrons auf noch mehr festgesetzt.

Widerstand fand dieser Entwurf namentlich bei dem Schiffszimmermeister Joh. Rud. Jven. Er hatte schon früher in verschiedenen schriftlichen Vorstellungen seine Ansichten verfochten; sie vertraten aber einseitig den Standpunkt des Meisters. Da er und sein Bruder die beiden einzigen in Betracht kommenden Meister waren und alle Arbeit bei sich zu monopolisiren suchten, war ihr Widerstand gegen das Hereinrufen fremder Meister begreiflich; sie mussten andererseits zugeben, dass sie aus Mangel an Leuten viele Arbeit hatten abweisen müssen. Gerade letzteres aber sollte auf jeden Fall vermieden werden; es sollte nicht mehr vorkommen können, wie 1783, wo der Meister Brinckmann die übernommene Reparatur eines kaiserlichen Schiffes aus Mangel an zünftigen Arbeitern ruhig liegen liess und erst auf Beschwerde des Kais. Consuls und strengen Befehl des Senates mit unzüftigen Leuten die Arbeit vollendete.

Die Tagelöhner wurden nicht um ihre Ansicht gefragt, und am 7. April 1788 endlich die neurevidirte Ordnung veröffentlicht; sie entspricht im Wesentlichen dem Entwurfe Sillems. Der Veröffentlichung folgte sofort ein Protest der Schiffbau-Tagelöhner; namentlich durch die Aufhebung der Lohnbestimmungen fühlten sie sich in ihren Rechten verletzt, der Willkür der Meister preisgegeben und materiell geschädigt. Vom Senat abgewiesen, wandten sie sich an die Oberalten mit der Bitte um Wiederherstellung der Lohnordnung von 1712. Auch hier wurden sie abgewiesen.

Wir werden unten sehen, wie wenig auch mit dieser neuen Ordnung geholfen war. --

Inzwischen hatte sich die Lage des Schiffbaues nicht gerade gebessert. Der durch den amerikanischen Krieg veranlasste kurze Aufschwung war schnell wieder verschwunden. Die Admiralität gab im Jahre 1786 den Bau einer neuen Yacht in England in Auftrag, nachdem ein Ries, den der Schiffbauer von Ahn auf dem Hamburger Berge entworfen, keinen Beifall gefunden hatte. Dieser Fall wie andere ähnliche führten zu Klagen der Schiffbauer über die Admiralität, die bei ihren Arbeiten die hamburgischen, namentlich die städtischen Werften regelmässig zurückzusetzen pflegte. Als der Senat im Februar 1787 der Admiralität die Nothwendigkeit nahelegte, den Mitbürgern nicht die Arbeit zu entziehen zu

Gunsten des Auslandes, vertheidigte sich jene mit den billigen Preisen, die sie an anderen Orten zu zahlen habe; bei aller Rücksichtnahme auf die Vorstellung des Senates müsse sie sich doch die Freiheit in dieser Beziehung vorbehalten. Den Bau einer neuen Lootsengalliotte an Stelle der 1759 gebauten trug die Admiralität im Jahre 1796 dem v. Ahn auf.

Bewogen durch die ungünstigen Verhältnisse des Schiffbaues kehrte man auch für kurze Zeit zu der alten Prämienpolitik zurück. Im März 1789 wurde zuerst wieder einem neu zu erbauenden Schiffe von ca. 200 Last die Prämie und zwar die ganze, nach dem alten Maassstabe, von der Admiralität bewilligt. Bei einem zweiten Fall im Jahre 1790 erinnerte der Senat die Admiralität an den Beschluss von 1781, der die Prämien aufgehoben hatte. Obwohl die Ansicht der Admiralität dahinging, dass nach Eintritt des Friedens das Motiv zur Ertheilung der Prämien wieder in Geltung trete, erklärte sie sich doch aus grundsätzlichen und finanziellen Erwägungen gegen die Prämien, die wenig Nutzen brächten. Weitere Gesuche um Prämien wurden damals und später abgelehnt, auch dann, wenn betont wurde, dass man nur aus »Patriotismus« und mit höheren Kosten, als man in Altona hätte anzuwenden brauchen, ein Schiff in Hamburg habe bauen lassen.

In den nächsten Jahren kam es zu sehr heftigen Kämpfen mit den Schiffbautagelöhnern. Die neue Ordnung von 1788 hatte unter ihnen viel böses Blut gesetzt; ausserdem drückten die Kosten eines seit Jahren am Reichskammergericht schwebenden Processes schwer auf den Leuten. Im Februar 1789 forderten die Tagelöhner plötzlich nach einer sehr tumultuarischen Versammlung einen Tagelohn von zwei Mark; sie beruhigten sich, nachdem der Patron ihre Vereinbarung kurzweg für gesetzwidrig und nichtig erklärt hatte. Zu einer neuen diesmal nachhaltigeren Bewegung kam es im Januar 1791. Wieder forderten die Tagelöhner zwei Mark; der Patron drohte mit Bestrafung und der den Meistern einzuräumenden Erlaubniss, Unzüftige anzustellen. Nachdem diese wirklich ertheilt war, folgten die üblichen Belästigungen durch die Ausständigen und in ihrer Folge Arrestirung mehrerer Tagelöhner. Kaufleute und Rheder litten schwer unter diesem Zustande.

Die Commerzdeputirten, denen von den Betheiligten die Sache vorgetragen wurde, waren entschieden gegen die Herstellung der exclusiv-zünftlerischen Einrichtungen, mit denen durch die Ordnung von 1788 endgültig gebrochen war. Andererseits lag in der Freiheit, die diese Ordnung den Meistern einräumte, die Gefahr, dass diese die Tagelöhner allzu willkürlich behandelten. Letztere ihrerseits fanden in der Organisation ihrer Bruderschaft ein vortreffliches Mittel, ihre Interessen gegen die Meister zu vertreten, was, wie begreiflich, nicht immer zum Wohle der Gesamtheit erfolgte.

Es gelang aber den Commerzdeputirten, am 20. Januar 1791 einen Vergleich zwischen Meistern und Tagelöhnern zu Stande und dadurch die Bewegung zum Stillstand zu bringen. Wesentlich war in diesem Vergleich die versuchsweise Festsetzung eines Normallohnes und die Verpflichtung der Meister, keine fremden Arbeiter anzunehmen, solange noch hiesige ausser Beschäftigung waren.

Obwohl nun ausdrücklich in dem Vergleiche bemerkt wurde, dass die Ordnung von 1788 in Kraft bleibe, so warf doch unzweifelhaft namentlich die Bestimmung des Vergleiches über die fremden Arbeiter jene Ordnung einfach über den Haufen. Schon dass man sich überhaupt auf einen Vergleich einliess, wo doch die Ordnung von 1788 die in Rede stehenden Verhältnisse endgültig und genau regelte, zeugte sowohl von der geringen Achtung, die dieser Ordnung entgegengebracht wurde, wie von der Unfähigkeit, sie aufrecht zu erhalten. Alle die Vergleiche, die dieses Jahrzehnt characterisiren, entspringen dem damals herrschenden Bestreben, möglichst in Güte alle Handwerkerstreitigkeiten zu erledigen und es nicht zu Unruhen kommen zu lassen. Die Zeitumstände waren derartig, dass

man bei jedem Anstoss befürchtete, den Zündstoff, der inner- und ausserhalb der Stadt reichlich vorhanden war, in Brand aufgehen zu sehen.

Zunächst war mit dem Abschlusse jenes Vergleichs allerdings die Streitfrage nicht erledigt. Die Tagelöhner weigerten sich, den durch ihre Vertreter abgeschlossenen Pakt anzunehmen. Und als man sich endlich im Juni auf den Vergleich vom Januar einigte, verweigerte nunmehr der Patron, Senator v. Graffen, seine Zustimmung. Die Sache blieb formell in der Schwebe, doch wurde der Vergleich eingehalten. Am 17. März 1794 wurde er abgeändert hinsichtlich der Lohnbestimmung: der Tagelohn sollte nunmehr vom 1. Februar an wöchentlich um zwei Schilling auf 30 Schilling steigen; dieser Sommer-tagelohn sollte bis drei Wochen vor Martini dauern und alsdann der Lohn entsprechend der vorherigen Zunahme abnehmen bis auf 22 Schillinge. (Schluss folgt.)

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Brake.

Collision des deutschen Dampfers „Bremen“ mit dem englischen Dampfer „Orotava“. Der Spruch des Seeamtes lautet:

Am 29. Juni 1900 ist der Dampfer »Bremen«, Heimathafen Oldenburg, im Canal etwa 50 Meilen westlich von Casquets mit dem englischen Truppentransportdampfer »Orotava«, Heimathafen Liverpool, zusammengestossen und gleich darauf gesunken. Die »Orotava« ist nur leicht beschädigt. Die Besatzung der »Bremen« rettete sich auf die »Orotava«, nur ein Mann, der sich auf einem der auf dem Wasser treibenden Korkballen festgeklammert hatte, wurde nachher durch ein Boot der »Orotava« gerettet.

Der Zusammenstoss ist auf den zur Zeit herrschenden sehr dichten Nebel zurückzuführen. Die »Bremen« hat mit sehr mässiger Geschwindigkeit gefahren und die vorgeschriebenen Signale gegeben. Ob die »Orotava« gleichfalls mit mässiger Geschwindigkeit gefahren hat, kann nach dem dem Seeamt vorliegenden Material nicht beurtheilt werden.

Was die von dem Capitän der »Bremen« getroffenen Maassregeln betrifft, so wäre es vielleicht richtiger gewesen, wenn er gestoppt hätte und rückwärts gegangen wäre und die »Orotava« durch entsprechende Signale zu demselben Verhalten gezwungen hätte. Das Seeamt kann jedoch dagegen, dass der Capitän nach Steuerbord ausweichen wollte, keine Einwendungen erheben, weil der Capitän bei dem windstillen Wetter annehmen konnte, dass seine Signale auf dem englischen Dampfer verstanden würden, und er erwarten durfte, dass dieser dasselbe thäte, in welchem Falle der Zusammenstoss aller Wahrscheinlichkeit nach vermieden wäre.

In der Begründung heisst es u. A.:

Kurz vor neun Uhr wurde der Nebel sehr dick. Die Fahrt wurde auf »langsam« verringert, sodass der Dampfer nur noch etwa $2\frac{1}{2}$ Meile in der Stunde machte. Man hörte nunmehr, es soll dies etwa eine Viertelstunde vor dem Zusammenstoss gewesen sein, einen langen Ton aus der Dampfpeife eines Dampfers und dieses Signal kehrte regelmässig wieder, wie auch auf der »Bremen« das Nebelsignal regelmässig gegeben wurde. Capitän Giering gewann nunmehr die Ueberzeugung, dass er gerade voraus einen entgegenkommenden Dampfer habe. Er liess das Ruder Backbord legen, wie er meint etwa 10 Minuten vor dem Zusammenstoss, und zeigte dies dem entgegenkommenden Dampfer dadurch an, dass er einen langen und einen kurzen Ton gab. Dieser antwortete nur mit einem langen Ton. Capitän Giering liess hierauf hart Backbord geben, worauf das Schiff auch noch weiter nach Steuerbord abfiel, und zeigte dies nochmals durch einen langen und einen kurzen Ton an. Von der »Orotava« ertönte wieder nur ein langer Ton. Unmittelbar darauf sah man auf der »Bremen«, ungefähr

eine Schiffslänge in Backbord voraus, den dunkeln Schiffskörper der »Orotava« aus dem dicken Nebel auftauchen.

Und an anderer Stelle:

Der Zusammenstoss ist auf den zur fraglichen Zeit herrschenden sehr dicken Nebel zurückzuführen, ohne dass, soweit ersichtlich, ein Verschulden der einen oder der anderen Schiffsleitung mitgewirkt hätte.

Zu bemerken ist, dass die Nebelsignale auf beiden Schiffen vorschriftsmässig gegeben sind. Die »Bremen« hat ferner nur sehr geringe Fahrt gehabt. Ob auch die »Orotava« mit mässiger Geschwindigkeit gefahren hat, lässt sich nicht feststellen. Die Aussagen der Zeugen von der »Bremen« sind in dieser Hinsicht, wie nicht anders zu erwarten, sehr unbestimmt. Jedenfalls hat sie keine volle Fahrt gehabt. Ob sie aber ihre Geschwindigkeit in einer den Umständen nach gebotenen Weise verringert hat, ist zweifelhaft. Dagegen scheint die oben dargelegte Wucht des Stosses zu sprechen, mit der sie die Bremen getroffen hat, jedoch ist dieser Umstand, besonders auch, wenn man die Grösse der »Orotava« bedenkt, nicht ausreichend, um auf ihn allein ein Urtheil über die Geschwindigkeit der »Orotava« zu gründen.

Es erübrigt noch, die von Capitän Giering zur Verhütung des Zusammenstosses getroffenen Maassregeln zu prüfen. Die Sache liegt einfach: Capitän Giering wollte nach Steuerbord ausweichen, während die »Orotava«, wie ihre Signale anzeigen, ihren Curs anscheinend unverändert beibehalten hat. Der Zusammenstoss wäre voraussichtlich unterblieben, wenn entweder Capitän Giering seinen Curs beibehalten, oder aber auch die »Orotava« ihren Curs entsprechend geändert hätte.

Wenn nun das Seeamt auch gegen Capitän Gierings Anordnungen, wie gleich näher anzuführen sein wird, nichts einzuwenden hat, so kann es dieselben doch nicht für selbstverständlich und durchaus zutreffend halten. Wenn sich entgegenkommende Schiffe einander nicht in Sicht haben, ist eine Aenderung des Curses, wie gerade auch dieser Fall zeigt, leicht mit Gefahr verbunden. Der Schall trägt bei Nebel leicht über den Schiffsort und lässt einen Zusammenstoss als drohend erscheinen, wo in der That keine Gefahr besteht. Durch eine Cursänderung wird die Gefahr des Zusammenstosses aber erhöht, da dann das eine Schiff dem anderen die Breitseite bietet. Wird der Curs dagegen nicht geändert, so ist die Möglichkeit, dass die Schiffe ungefährdet an einander vorbeigleiten, weit grösser und selbst der etwaige Stoss Steven gegen Steven ist nicht so verderbenbringend wie der in die Breitseite. (Wir verweisen hierbei auf unsere Ausführungen [Hansa 1900 S. 209] mit Bezug auf die Wirkung eines Zusammenpralls zweier Schiffe; sie decken sich mit der Anschauung des Braker Seeamts. D. R.) Nach Erachten des Seeamtes würde es vorsichtiger und richtiger gewesen sein, wenn Capitän Giering gemäss Artikel 16 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 gestoppt hätte und zurückgegangen wäre. Wenn er dann die entsprechenden Signale gegeben hätte, so würde er den entgegenkommenden Dampfer zu demselben Verhalten gezwungen haben und der Zusammenstoss wäre vermieden.

Wie dem aber auch sein mag, so sind doch gegen die thatsächlich von Capitän Giering getroffenen Anordnungen keine Einwendungen zu erheben. Er hat das Commando »Backbordruder« zeitig genug gegeben und es durch wiederholte Signale angezeigt. Als die Signale nicht erwidert wurden, musste er bei dem eingeschlagenen Weg bleiben. Bei der ruhigen See und der Windstille konnte er annehmen, dass seine Signale auf dem entgegenkommenden Dampfer verstanden würden, und er durfte und musste erwarten, dass auch der entgegenkommende Dampfer nach Steuerbord ausweichen würde. Aller Voraussicht nach würde in diesem Falle der Zusammenstoss vermieden sein. Warum der englische Capitän das entsprechende Commando nicht gegeben hat und ob deshalb ein

Vorwurf gegen ihn zu erheben ist, kann das Seeamt nach dem vorliegenden Material nicht beurtheilen.

Deutscher Nautischer Verein.

Zweites Rundschreiben.

Kiel, den 15. September 1900.

I. Südmole bei Memel. Der Herr Königl. Regierungs-Präsident zu Königsberg i. Pr. theilt auf den an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Antrag vom 26. Juli d. J., betreffend die Verlängerung der Südmole in Memel, unterm 10. Juli mit, dass der Bau der Mole genehmigt und mit den Vorbereitungen zur Bauausführung begonnen ist. Hierdurch wird ein dringender Wunsch aller an der Schifffahrt auf Memel Betheiligten erfüllt.

II. Deutsche Seekarten. Von dem Herrn Staatssecretär des Reichs-Marine-Amtes wird mir auf eine in Folge der Verhandlungen des Vereinstages gemachte Eingabe vom 24. Juni d. J. unterm 20. August mitgetheilt, dass derselbe seit Langem Jorchdrungen ist von der Nothwendigkeit, die Herausgabe der deutschen Admiralitätskarten auf alle europäischen Gewässer auszudehnen, und bereits der Frage näher getreten ist, in welchem Umfange und in welcher Weise diese Aufgabe von der Marineverwaltung zu lösen sein wird. Da sich hierbei ergeben habe, dass das zu erstrebende Ziel nur unter dauernder Steigerung der für diese Zwecke verfügbaren Mittel erreichbar sei, und der Herr Staatssecretär zur Zeit nicht absehen könne, ob die Einstellung einer bezüglichen Mehrforderung in den Reichshaushalt schon in nächster Zeit angängig sei, so sei derselbe zwar nicht in der Lage, die Berücksichtigung des Antrages des Deutschen Nautischen Vereins in bestimmter Form in Aussicht zu stellen. Der Herr Staatssecretär betont jedoch, dass er von der weiteren Verfolgung des gesteckten Zieles — »Deutsche Seekarten für deutsche Schifffahrt« nicht abgehen werde. Dem Herrn Staatssecretär des Reichs-Marine-Amtes kann der Deutsche Nautische Verein für die Zusage der Förderung der Angelegenheit dankbar sein und nur wünschen, dass bei der starken Zunahme der deutschen Seeinteressen, die nöthigen Mittel für diesen Zweck bald bereit sein mögen.

III. Hauptagentur der Seewarte in Stettin. Der Herr Staatssecretär des Reichs-Marine-Amtes theilt ferner mit, dass der weitere Antrag, betreffend die Verlegung der Hauptagentur der deutschen Seewarte in Stettin in die Nähe des Hafens, durch Einleitung von Verhandlungen berücksichtigt worden sei.

IV. Seemannsordnung. Ueber den Entwurf einer Seemannsordnung ist es in der letzten Session des Reichstags über Beratungen in der Commission nicht hinausgekommen, eine Beschlussfassung im Plenum hat nicht stattgefunden. Es darf demnach erwartet werden, dass die Verhandlungen über diesen Gegenstand nach Zusammentritt des Reichstags von Neuem beginnen. Die auf dem letzten Vereinstag gefassten Beschlüsse werde ich dann erneut einreichen.

V. Schutz des Privateigenthums auf See. In den Beratungen der Haager Friedensconferenz, über deren Ergebnisse in der Presse Mittheilungen gemacht sind, ist hiernach, abgesehen von einigen sich der Stimme enthaltenden Delegirten, einstimmig der Wunsch ausgedrückt, »den Vorschlag, welcher bezweckt, das Privateigenthum im Seekrieg für unverletzlich zu erklären, und ferner den Vorschlag, die Frage der Bombardements von Hafenplätzen, Städten und Dörfern durch weitere Conferenzen zu überweisen.«

Der Deutsche Nautische Verein hat sich schon verschiedentlich für eine Regelung dieser Angelegenheit ausgesprochen, zuletzt ist, wie s. Z. mitgetheilt, unterm 28. April v. J. von mir eine Eingabe an den Herrn Reichskanzler mit

der Bitte gerichtet, dass die deutschen Delegirten zur Haager Friedensconferenz angewiesen würden, entsprechend den Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins zu votiren. Dass von der Conferenz der erwähnte Wunsch geäußert wurde, kann als ein Fortschritt angesehen werden. Ich hoffe daher, dass nunmehr diese Frage auf der Tagesordnung auch der Regierungen bleibt und sich demnach erwarten lässt, dass sie in absehbarer Zeit zu einem befriedigenden Abschluss gelangt.

VI. Internationaler Congress für Handelsschifffahrt. Im Anschluss an die Weltausstellung in Paris hat der in meinem ersten Rundschreiben vom 3. Mai erwähnte internationale Congress der Handelsmarine stattgefunden, an welchem sich auch Vertreter aus Deutschland betheiligten. Die Beratungen, welche in fünf Sectionen erfolgten, beschäftigten sich mit allgemeinen Schifffahrtsangelegenheiten, Statistik, Verkehr, Zollfragen, Hafenabgaben, Signalwesen, sonstige Maassregeln zur Erhöhung der Sicherheit der Schifffahrt, mit seemannischen Fragen, mit der Verbesserung des Looses der Seeleute usw. Bei dem internationalen Character der Seeschifffahrt haben diese eingehenden Verhandlungen des Congresses allgemeine Beachtung erregt und kann daher den gedruckten Berichten mit Interesse entgegengesehen werden.

VII. Telegraphie ohne Draht. Fortgesetzt werden Bestrebungen gemacht, die bedeutenden wissenschaftlichen Errungenschaften bezüglich der Telegraphie ohne Draht mehr und mehr der Schifffahrt nutzbar zu machen. Ich hoffe auch, dass die bisherigen und noch zu erwartenden Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins über diesen Gegenstand zu dessen Förderung beitragen werden. Sehr viel kann in dieser Hinsicht seitens einzelner Rhedereien geschehen, und ich bitte, mir von Ergebnissen etwaiger Versuche Mittheilung zu machen.

Von dem Norddeutschen Lloyd gingen mir diesbezüglich die folgenden Mittheilungen vom 21. Mai zu: »Die durch uns eingerichteten Stationen für drahtlose Telegraphie nach dem System Marconi auf der Insel Borkum und dem Feuerschiff »Borkum Riff« sind nach längeren Versuchen am 15. Mai der Oeffentlichkeit übergeben worden. Ein Tag- und Nachtbetrieb hat sich leider wegen Mangels an geschultem Personal noch nicht sofort einrichten lassen und werden daher bis auf Weiteres Meldungen von in der Nähe des Feuerschiffes passierenden Schiffen nur in der Zeit von 6 h a. m. bis 3 h p. m. aufgenommen und nach der Insel Borkum ist in etwa 50 m Abstand vom Leitfeuerthurm für die Ems ein 130 Fuss hoher Mast errichtet, von dessen Spitze zwei dünne isolirte Drähte nach den Marconi-Instrumenten, welche in einem abgekleideten Raum im Feuerthurm Aufstellung gefunden haben, geleitet. Der Grossmast des Feuerschiffes ist vermittelst einer aufgebrachten Stange auf 100 Fuss erhöht worden. Mit diesen Höhen ist es dem Führer unseres Dampfers »Kaiser Wilhelm der Grosse«, welches Schiff ebenfalls mit den Marconi'schen Instrumenten ausgerüstet und den Grossmast zur Befestigung der Leitungsdrahte benutzt, eine Verbindung mit der Insel Borkum bis auf 29 Seemeilen und mit dem Feuerschiff bis auf 21 Seemeilen zu erreichen gelungen.

Mit drahtloser Telegraphie nach dem System Schäfer wurden vor einiger Zeit ebenfalls Versuche angestellt. Zu diesem Zwecke war auf dem Riesenkrahn des neuen Kaiserdocks in Bremerhaven eine kleine Stange errichtet und am Fuss dieses Krahns ein Deckhaus aufgestellt, in welchem die Instrumente untergebracht waren. Die zur Verfügung stehende Höhe betrug 150 Fuss. An Bord unseres Tenders »Seeadler« war der Mast vermittelst einer aufgebrachten Stange auf 100 Fuss erhöht. Mit diesen Höhen gelang es, eine gute drahtlose Verbindung bis zum Rothesand-Feuerthurm, Entfernung 25 Seemeilen in der Luftlinie, zu erreichen. Weitere Versuche mit drahtloser Telegraphie nach dem System Schäfer werden in den nächsten Tagen unternommen. Für diese Versuche ist in

der Nähe der neuen Warthalle des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven ein 200 Fuss hoher Mast errichtet und vermittelt einer neuen Stenge der Mast auf dem Tender »Seeadler« auf 150 Fuss erhöht. Wir hoffen mit diesen Höhen eine gute drahtlose Verständigung bis zum Weser-Aussenfeuerschiff, Entfernung 32,5 Seemeilen in der Luftlinie, zu erreichen.

VIII. Von dem Vorstande der See-Berufsgenossenschaft werden mir zwei Seeamtssprüche übermittelt und zwar derjenige des Seeamts zu Bremerhaven vom 17. März 1897, betreffend den Seeunfall der Bark »Hedwig« und des Seeamts zu Brake vom 17. Mai 1900, betreffend das Elsflether Barkschiff »Dorothea«. In beiden wird darauf hingewiesen, dass auf der Reise von Punta-Arenas nach Bremen Skorbut und Beriberi unter der Mannschaft ausgebrochen sei, und dass gerade auf diesen Reisen diese Krankheiten sich häufiger gezeigt haben. Eine bestimmte Ursache der Krankheit hat nicht ermittelt werden können, es wird aber empfohlen, in Punta-Arenas bei der Vervollständigung des Proviantes und der Einnahme von Wasser sehr vorsichtig zu sein, sowie letzteres vor dem Gebrauch zu kochen.

IX. Von dem Kaiserlichen Statistischen Amt sind mir Sonderabdrücke aus dem 2. Heft des Jahrgangs 1899 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs zugegangen, enthaltend eine Arbeit über:

1. den Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen 1898,
2. die Seereisen deutscher Schiffe im Jahre 1898.

Den Mitgliedern habe ich je einen solchen Sonderabdruck zustellen können, ebenfalls auch den Bericht des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1899/1900, welcher mir in einer Anzahl von Exemplaren zugeht.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Sartori.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf Rickmers Werft in Geesthelle lief am 20. September der für eigene Rechnung gebaute Fischdampfer »Baltrum« vom Stapel. Seine Abmessungen sind folgende: 110' Länge, 20' 6" Breite und 12' Tiefe. Um den Dampfer auch zur Fischerei bei Island zu befähigen, hat er Bunker erhalten, die 80 Tons Kohlen fassen können. Unter den Bunkern befindet sich ein Doppelboden. Die dreifache Expansionsmaschine wird 250 Pferdekräfte indiciren.

Stapellauf. Am 22. September wurde auf den Oderwerken Stettin, ein für die Wasserbau-Inspection in Tönning erbauter Lootsen- und Bugsir-Dampfer vom Stapel gelassen. In der Taufe erhielt der Dampfer den Namen »Triton II«.

Stapellauf. Von der Actien-Gesellschaft Bremer Vulcan in Vegesack lief am 25. September ein zweiter Dampfer für den Lloyd vom Stapel, der den Namen »Würzburg« erhielt. Das Schiff ist ein Schwesterschiff des »Strassburg«. Die Dimensionen sind: Länge 129,0 m, Breite 14,2 m und Tiefe 9,2 m, der Raumgehalt beträgt 5100 Br.-Reg.-Tons, die Tragfähigkeit etwa 7850 Tons. Der Dampfer erhält Schoonertakelung und ist im Wesentlichen für die Beförderung von Zwischendeckspassagieren und Gütern bestimmt. Die für die Zwischendeckspassagiere zur Verfügung stehenden Räume sind hoch und luftig, es werden 1000 Passagiere untergebracht. Dass das Schiff mit allen Sicherheitsvorkehrungen und Verbesserungen: Doppelboden, wasserdichten Schotten, Schlingerkiele usw. versehen wird, bedarf kaum der Erwähnung. Die Maschine des Dampfers besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von 2500 Pferdekräften, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 12 Meilen in der Stunde geben werden.

Stapellauf. Ein auf der Werft von J. C. Peuss, Anklam, für Rechnung von Capt. Pust in Wolgast neu erbauter Schooner lief am 22. cr. glücklich vom Stapel. Zwei weitere Schoner des gleichen Typs sind im Bau.

Vermischtes.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. September 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 792 Schiffe, dar. 373 Dampfer (incl. Schlepper) und 419 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt betheiligten sich, nach Flaggen geordnet: 609 deutsche, 96 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 42 holländische, 31 englische, 8 russische, 4 belgische, 1 österreichisches und 1 spanisches Schiff.

Das alte Leuchtfeuer auf Oxö aussorhalb Christiansund ist von einem Blitzblikfeuer 1. Klasse mit 2 Blinken jede 10. Secunden abgelöst worden ist. Das neue Leuchtfeuer hat einen Lichtradius von 19 Quartmeilen.

Den Schiffverkehr des Zolldistrictes Malmö mit dem Auslande vermittelten im Jahre 1899 im Eingange 6393 Schiffe oder 6 Schiffe mehr als im Vorjahre und im Ausgange 5818 Schiffe oder 118 Schiffe mehr als im Jahre 1898. Die deutsche Flagge war hierunter mit 263 Schiffen vertreten. Im Küstenverkehr liefen 2858 Schiffe oder 67 Schiffe weniger als im Jahre 1898 ein und 3673 Schiffe oder 61 Schiffe weniger als im Vorjahre aus. Die Malmöer Handelsflotte bestand im Jahre 1899 aus 15 Dampfern von 8680 Reg.-Tons und 39 Segelschiffen von 11 855 Reg.-Tons.

(Nach einem Berichte des Kais. Consuls in Malmö.)

Kleine Mittheilungen.

Der »Reichs-Anzeiger« meldet: Dem Generaldirector Albert Ballin, dem Inspector der Hamburg-Amerika Linie Albert Polis, ist die Rothe Kreuz-Medaille 3. Classe verliehen worden.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Mit dem 20. September begannen die regelmässigen Versammlungen des Vereins nach der Ferienzeit wieder. Nachdem zunächst 3 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen waren, erfolgte der Bericht über in der Ferienzeit vorgefallene Begebenheiten und eine Vorbesprechung über die Gründung eines Vereinsorgans und einer Krankenversicherung, welche Letztere auf denselben Principien, wie die Effecten-Versicherung des Vereins beruhend, gedacht wird. Eingegangen war die Nachricht von dem Ableben des allgemein geachteten Mitgliedes Capt. O. Isensee, welcher in Neu Guinea verstorben sei. Die Anwesenden ehrten das Andenken des im Dienste seines Berufes dahingeshiedenen Collegen durch Erheben von den Sitzen. Besprochen wurde sodann der Spruch des hiesigen Seeamtes betr. den an Bord des »Deutschland« erschossen aufgefundenen vierten Officier. Das Seeamt setzt in seinem Spruche als erwiesen voraus, dass dieser Officier Selbstmord verübt habe und nimmt als Grund an, dass derselbe im Ruderhause schlafend vorgefunden wurde und die That aus

verletztem Ehrgefühl begangen habe. In der Versammlung wurde darauf hingewiesen, dass die jüngeren Officiere auf den Schnelldampfern in den ersten 36 Stunden der Reise derart mit Dienst überbürdet wären, dass sie kaum irgend welche Ruhe bekämen, dass daher ein solches Einschlafen durchaus erklärlich wäre*) und gewiss keinen Grund für eine derartige unselige Handlung böte, welche eigentlich nur dann zu verstehen wäre, wenn der Betreffende genügend Ruhe erhalten hätte um seinen Pflichten auch nachkommen zu können, mit einem Worte, wenn eigenes Verschulden vorläge. Da auch noch andere Gründe den Spruch des Seeamtes als nicht ganz gerechtfertigt erscheinen lassen, so wurde beschlossen, in dieser Angelegenheit weitere Erhebungen anzustellen, deren Ergebniss einer späteren Versammlung vorgelegt werden soll. Es wurde wieder einmal auf den Missstand hingewiesen, dass über einen Schiffsofficier ein Spruch gefällt sei, ohne dass unter den Beisitzern der aburtheilenden Körperschaft der Schiffsofficiersstand überhaupt vertreten gewesen sei.

*) Diese letzten Worte sind angethan, eine vollkommen irreführende Vorstellung über den Dienst der Schiffsofficiere auf Schnelldampfern gerade unter solchen Personen hervorzurufen, die das Leben an Bord nicht aus eigener Erfahrung kennen. Ausserdem — und Das ist der eigentliche Grund, weshalb hierzu eine redactionelle Bemerkung folgt — muss der Ausspruch »dass ein solches Einschlafen durchaus erklärlich wäre« unter dem nichtseemännischen Lesepublikum der localen Tagespresse (welche jene unrichtige Bemerkung leider in gutem Glauben abgedruckt hat) eine durchaus berechtigte Beunruhigung über die Sicherheit des Lebens a. B. der Schnelldampfer wachrufen. Wir Seeleute wissen, dass unter »jüngeren Officiere« in diesem Falle Horren gemeint sein sollen, die auf See keine selbständige Wache gehen, der in Unkenntniss über die Bordverhältnisse lebende Laie kann darüber aber nicht unterrichtet sein. Wir wollen nun an der Hand einwandfreien Materials untersuchen, ob der aus dem Leben geschiedene Schiffsofficier, Herr v. Thiele thatsächlich vor der Zeit des Selbstmordes angestrengten Dienstes halber übermüdet gewesen sein kann. Der Sachverhalt ist folgender: »Deutschland« hat Cuxhaven am 29. Juli, um 3 Uhr 10 p. m. verlassen, war am 30. in Southampton und Cherbourg, verliess den letzteren Hafen am 30. Juli, und der Selbstmord des IV. Officiers ereignete sich am 1. August, an welchem Tage er um 4 Uhr Morgens entdeckt wurde. Es waren also seit Abgang von Hamburg 2 Tage 14 Stunden, und zwischen dem letzten Hafen und dem Selbstmord schon etwa 1 1/2 Tage verstrichen, welch' letztere vollkommen nach dem Wache-um-Wache-System zugebracht waren. Irgend ein Causalnexus zwischen einer »Ueberbürdung« durch die ersten »36 Stunden der Reise« und der Schlafsucht des IV. Officiers kann daher nicht in Frage kommen. Weiterhin ist noch zu erwähnen, dass Herr von Thiele auf der Reise vorher verschiedene Male sowohl vom Capitän wie vom ersten Officier des »Deutschland« schlafend auf der Commandobrücke angetroffen worden war. Diesem Umstand ist es auch zuzuschreiben, wenn Herr Capt. Albers auf der bewussten Nachtwache am 1. August, als er v. Thiele trotz vorhergegangener sehr ernster Vermahnungen abermals schlafen sah, annahm, einen Kranken vor sich zu haben, der denselben auch eine dementsprechende Behandlung erfuhr. —

Das Vorstehende zur Richtigstellung des von der Vereinsleitung in Umlauf gebrachten Gerüchtes, dem leider in nicht-seemännischen Kreisen eine Aufmerksamkeit geschenkt worden ist, wie sie nach Lage des Sachverhalts vollkommen unverdient war. D. R.)

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 14. September 1900

Den grössten Einfluss auf die Frachtenmarktlage übt die schreckliche Catastrophe aus, von der Galveston heimgesucht ist, denn es ist wohl sehr zweifelhaft, dass sich dieser zerstörte Hafen an der amerikanischen diesjährigen Ausfuhr theiligt. Ehe diese Frage nicht gelöst ist und definitiv der Ausfall der texanischen Baumwolle feststeht, werden die Vercharterer am Golf wahrscheinlich sehr vorsichtig operiren, obgleich die Frachten für kleine Partien in New-Orleans für prompte Verschiffung gestiegen sind. Die Atlantischen Häfen nehmen noch immer Boote an, die sich zur Beladung in diesem Monat anbieten; für October scheinen sie versorgt zu sein. Getreidefrachten sind fest, der Räumtevorraht hat den Bedarf für prompte Boote nicht überschritten. Wir notiren für September 4s 9d, October 4s 7 1/2 d und für spätere Monate 4s 6d nach Cork f. O. Grössere Schiffe nach ausgesuchten Häfen erhalten 3s 10 1/2 d und 4s. Wir können noch auf einige transatlantische Kohlenabschlüsse hinweisen, jedoch der Abschluss des walesischen Strikes in Verbindung mit den hohen hier vorherrschenden Frachten thun dem Bedarf zeitweise Abbruch. Auch für »Timber«-Boote vom Golf herrscht hier einige Nachfrage, die — ausgenommen zu extrem hohen Forderungen — zu Geschäftsabschlüssen führen kann, sobald die gegenwärtige Indifferenz der Rheder für dieses Geschäft aufgehört hat. — Der Mangel an Segelschiffen für das transatlantische Geschäft dauert fort und beeinträchtigt den Ausfuhrhandel in verschiedenen Richtungen. Mehrere Abschlüsse haben Platz gegriffen, für Kisten-Oel nach dem fernen Osten, hauptsächlich für spätere Perioden zum Beladen; diesen gegenüber steht für solche Schiffe die eher erreichbar sind, eine geringe Prämie in Aussicht.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/4 d	17/6	15/	15/
London,	5 1/2 d	25/	17/6	17/6
Glasgow,	5d	22/6	16/3	17/6
Bristol	6d	25/	17/6	20/
Hull	6d	25/	17/6	17/6
Leith	6d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5 3/4 d	25/	17/6	17/6
Hamburg	80 s	30c.	22cents.	50 mk
Rotterdam	12c.	27 1/2 cts.	20 cts.	13c.
Amsterdam	12c.	27 1/2 cts.	20 cts.	13c.
Kopenhagen	4/9	27/6	22/6	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	\$ 5
Antwerpen	5d	23/9	15/	15/
Bremen	85 s	30c.	22c.	12c.
Marseille	4/	30/	25/	20/25.

Baumwolle, gepr.: Liverpool 40 c. — Glasgow 35 c. — Bristol 40 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 40 c. — Bremen 45 c. — Marseille 50 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.		Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.		
Getreide p. Dpfr.	4/9	4/9	3/10 ¹ / ₂	4/	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	3/1 ¹ / ₂ , a3/6	.....	30 c.
	Hongkong.		Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	26c.	26c.	18c.	28 ¹ / ₂ , a29c.	

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

Aus Hamburg geht uns folgendes Schreiben zu:

Die »Weser-Zeitung« schreibt — in einem Hamburger Blatt habe ich eine gleichlautende Notiz nicht gelesen:

»Ein eigenartiger Antrag wurde in der letzten Versammlung des »Vereins Hamburger Bürger in St. Georg« gestellt. Ein Mitglied beantragte allen Ernstes die »Verstaatlichung der Hamburger Schifffahrt.« Der Antragsteller erblickt darin die beste Maassregel, »die schädlichen, den Wohlstand Hamburgs schmälern den Lohnstreitigkeiten dauernd zu beseitigen, das überwuchernde Privateapital einzuschränken und Hamburg einer glücklichen Zukunft entgegenzuführen.« Der Antrag rief eine überaus stürmische Debatte hervor. Mit Entrüstung wies der Vorsitzende denselben zurück, mit dem Hinweis, dass man durch die Annahme direct in das Lager der Socialdemokratie segele. Dennoch soll der Antrag auf die nächste Tagesordnung gesetzt werden.«

Werden auch wahrscheinlich die St. Georger Bürger den Antrag ablehnen, so zeigt doch der Umstand, dass sich in einem Hamburger Bürger-Verein für derartige Anträge Mitglieder gefunden haben — und was noch schlimmer ist — dass über den Antrag »eine überaus stürmische Debatte« Platz zu greifen vermochte — ich sage, so zeigt diese Erscheinung ein sehr bedenkliches Umsichgreifen des überaus verhängnissvollen Einflusses gewisser Elemente, die bemüht sind, selbst auf Kosten des Gedeihens der Hamburger Seeschifffahrt, die Rheder vor der Oeffentlichkeit in ein ungünstiges

Licht zu stellen. Wappnen sich die wiederholt öffentlich Angegriffenen nicht bald gegen dieses von ihnen bedeutend unterschätzte Treiben, dann werden sie eines Tages — hoffentlich wenn es noch nicht zu spät ist — einem einflussreichen, sehr gefährlichen Feinde gegenüberstehen. Die Verstaatlichung der Seeschifffahrt, wie in Frankreich, so gewiss auch bei uns gleichbedeutend mit deren Niedergang, ist das unverhülte Endziel dieser Leute. — —

Die bisher seitens der beteiligten Kreise gegen das bekannte Hetzen beobachtete Rücksicht auf die sog. öffentliche Meinung, das in der Gegenwart so beliebte Cokottiren mit sog. liberalen Ideen müssen aufhören. Der Selbsterhaltungstrieb erheischt es. Entweder energische Maassregeln oder gar keine. Halbe sind eher schädlich als nützlich. Man glaube aber auch nicht, die aus der Verhetzung der seemannischen Kreise für Schiffer und Rheder entstehende Gefahr dadurch zu beseitigen, wenn man sagt: »Derartige Schmutzereien berühren mich nicht.« Das ist grundverkehrt. Auf einen groben Klau gehört ein grober Keil. Souveräne Verachtung fühlen solche Leute nicht, die in der Wahl der Waffen zur Erlangung ihres schädlichen Zieles nichts weniger als wählerisch sind.

— D. R. —

Beim Schluss des dritten Quartals (No. 39) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer des vierten Quartals (40) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Wilh. Richers
HAMBURG.
Engros-Lager
von Schiffsproviand und
Schiffsmaterialien.

Comptoir für Verkäufe von
Schlepp- und Passagier-Dampfern,
Dampf- und Motorbarkassen
sowie Fahrzeugen aller Art.
J. D. Schlichting, Hamburg,
Vorsetzen 63.

Alle Sorten alter Metallabfälle, Späße,
Aschen u. Rückstände kauft zu höchsten
Preisen und erbittet Offerten

Adolf Bernstein,
Hamburg,
Metallhandlung und Schmelzwerk.

WILH. RUMP, HAMBURG

Etablirt 1868.

Kontor: Gr. Reichenstr. 1.

empfiehlt:

Schiffsbau-Material,

Schiffsplatten, Schiffswinkel, U-Eisen (Channels), Bulb- und Teebulb-Eisen, Luken-Eisen, Reeling-Eisen etc.; Kielstücke, Hintersteven, Ruderrahmen, Kurbelwellen, Schraubenwellen etc. aus Schmiedeeisen und Stahlguss, Schiffs- und Kesselnieten, Feibleche, Verzinkte Bleche, Kesselbleche, -Böden, -Flammrohre, Purves Patent ribbed Steel Flues, Ellis & Eaves patent draughts Patent Wasserrohr-Dampfkessel (Babcock-Wilcox) Messing-Condensatorröhren und Rohrplatten, Kupferröhren, Schiffsmaschinen-Telegraphen, Anker u. Ketten, Krahnketten, Böhler Werkzeug-Gussstahl, Schiffsschrauben aus Delta-Metall, Stangen in jedem Profil aus Delta-Metall.

H. Rietzsch,
Brunsbüttelkoog.

In unmittelbarer Nähe der Schleusen.

Bau- und Maschinenschlosserei,
Schiffsschmiede, Reparaturwerkstätte für Schiffsmaschinen etc.

Motto: „Wer Vieles bringt,
Wird Manchem Etwas bringen“.

Soeben erscheint in unserem
Verlage:

Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1901.

Vierzehnter Jahrgang.

Preis 75 Pfg.

Eckardt & Messtorff

Buch-, Land-
und Seekartenhandlung

HAMBURG, Steinhöft 1.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 40.

Hamburg, den 6. October.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Stellvertretung auf der Commandobrücke. (Schluss.) — Der internationale Seeverkehr. — Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie. (Schluss.) — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

Aus dem kürzlich veröffentlichten **Jahresbericht der Hafeninspektion von Hamburg** für das Jahr 1899 ist uns besonders eine Stelle aufgefallen, die ein näheres Eingehen wünschenswerth erscheinen lässt. Sie lautet:

„Die Bureauthätigkeit des Hafeninspectors hat sich im Laufe des Jahres 1899 fortwährend gesteigert; dadurch ist der wichtige Revisionsdienst in fühlbarer Weise beschränkt worden.“

Wir können nicht umhin unser lebhaftes Bedauern darüber auszusprechen, dass sich zu derartigem Ausspruch Veranlassung geboten hat. Die Anstellung eines Hafeninspectors ist s. Z. gewünscht, ja ein dringendes Bedürfniss geworden, damit etwa vorgefundene Betriebsmängel und ungenügende Betriebseinrichtungen im Hamburger Hafengebiet abgestellt werden, nicht aber, damit das staatliche Bureaupersonal Hamburgs um einen Beamten vermehrt werde. Selbstverständlich kann sich die Thätigkeit des Hafeninspectors nicht ausschliesslich im Hafengebiet abspielen, er bedarf gewisser Zeit die auf seinem Revisionsdienst gemachten Beobachtungen zu protocolliren; auch die daraufbezüglichen Berichte müssen natürlich in seinem Bureau fertiggestellt werden. Auf weitere Gebiete darf aber u. E. die schriftstellerische Beschäftigung eines Mannes nicht

ausgedehnt werden, von dem in erster Linie eine praktische Bethätigung seiner Kenntnisse verlangt wird und werden muss. Und, sollten die erwähnten Berichte so zahlreich sein, dass ihre Anfertigung den Hafeninspector mehr als nöthig ans Bureau fesselt, dann muss dem vielbeschäftigten Beamten eine geeignete Kraft zur Seite gestellt werden. Der Revisionsdienst darf jedenfalls nicht durch Bureaudienst beeinträchtigt oder wie es im Bericht heisst „in fühlbarer Weise beschränkt werden.“

Weiterhin entnehmen wir dem Bericht, dass im Jahre 1899 vom Hafeninspector 692 Schiffe, davon verschiedene mehrmals revidirt sind; im Ganzen haben 805 Revisionen stattgefunden. Zur Verhütung von Unfällen „musste Abstellung vorgefundener Betriebsmängel und ungenügender Betriebseinrichtungen veranlasst werden, in 266 Fällen bei Schiffen, in 44 bei anderen Arbeitsbetrieben und in 6 Fällen bei Arbeiterbeförderung im Hafengebiet wegen Ueberfüllung. Von Arbeitgebern — bei Differenzen mit ausländischen Schiffsbesatzungen — und von Arbeitern — bei Differenzen mit ihren Arbeitgebern — wurde in 43 Fällen eine Vermittlung nachgesucht. In den meisten Fällen konnte hierbei eine für beide Parteien befriedigende Lösung der Differenzen herbeigeführt werden. Ernstliche Weigerungen gegen angeordnete Maassnahmen oder Nichtbefolgung der vom Hafeninspector getroffenen Anordnungen von Seiten der hiesigen Arbeitgeber oder der ausländischen Schiffsführer,

sodass zur Bestrafung der Kontravenienten geschritten werden musste, sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Im Jahre 1899 kamen 7630 Unfälle zur Kenntniss der hiesigen Behörden. Von diesen entfallen 1744 auf die in Hafenbetrieben beschäftigten Arbeiter. Ausserdem gelangten 136 Unfälle von in- und ausländischen Seeleuten zur Kenntniss des Hafeninspectors. Im ganzen Hafengebiet haben mithin 1880 Unfälle stattgefunden, die sich auf 410 verschiedene Betriebe vertheilen.

Das Hamburger Seeamt hat sich am 27. September mit einem **Unfall** an Bord des Dampfers „Echo“ beschäftigt und folgenden Spruch gefällt:

„An Bord des Dampfers „Echo“ ist am Morgen des 23. September 1900 in der Lampenkammer ein Feuer ausgebrochen, das auf das Mannschaftslogis übergriff und den Tod des Schiffsjungen Franz Lühm verursachte. Wodurch das Feuer entstanden ist, hat durch die Untersuchung nicht aufgeklärt werden können, es kann daher auch Niemandem die Verantwortung für den Unfall beigemessen werden. Es ist wünschenswerth, dass der Zugang zu den Lampenkammern nur direct vom Deck aus stattfindet.“

Dem Seeamt ist durchaus beizustimmen, wenn als wünschenswerth erklärt wird, der Zugang zu den Lampenkammern soll nur direct vom Deck aus stattfinden. Allerdings noch lebhafter würden wir begrüsst haben, wenn es geheissen hätte, „das Logis dient der Mannschaft ausschliesslich als Wohnstätte, nicht aber den Schiffsutensilien als Aufenthaltsort.“ Es muss beim Neubau eines Schiffes gleich darauf Rücksicht genommen werden, für Farben, Besen, Lampen etc. besondere vom Logis unabhängige Räume zu schaffen. Nicht nur um Unfälle, wie den geschehenen zu verhüten, sondern damit die Leute der Freiwache in ihrer Ruhe nicht gestört werden, wie es aber geschieht, wenn die aufgezählten Gebrauchsgegenstände und noch andere mehr, zur Benutzung an Deck herausgeholt und nach Gebrauch wieder hereingebracht werden. Schwierigkeiten, diesem Wunsche zu entsprechen, könnten u. E. nur entstehen, wenn auch der Zugang zum Cabelgatt vom Deck aus stattfinden soll. Lässt man einen Schacht durch das Logis laufen, mit seiner Oeffnung auf der Back, dann würde es bei schlechtem Wetter, wo sehr häufig Tauwerk gebraucht wird, gefährlich sein, die Luke zu öffnen. — Schliesslich mag noch bemerkt werden, dass die seemännischen Vertretungen am Lande schon wiederholt die geschilderten Missstände in der ihnen eigenen, schonungslosen Weise gezeigelt haben.

Dem uns zugesandten Geschäftsbericht der **Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft** entnehmen wir u. A., dass gleich günstige Verhältnisse, wie im Vorjahr, das Auskehren einer Dividende von 18 pCt. neben reichlichen Abschreibungen und Rücklagen ermöglichte. Der Reingewinn für die Geschäftsperiode vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni 1900 beträgt *ℳ* 676 573,37, davon *ℳ* 361 800 für Dividende. Im Geschäftsjahr sind von der Werft 9 Neubauten mit 27 899 R.T. und Maschinen zu 12 160 ind. Pferdestärken zur Ablieferung gelangt. Im laufenden Geschäftsjahre und darüber hinaus wird die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft durch weitere zehn Bauaufträge wiederum stark beschäftigt sein. Das Schwimmdock der Gesellschaft benutzten im Berichtsjahr 95 grössere und kleinere Schiffe. Die Durchschnittszahl der beschäftigten Arbeiter belief sich auf 2028, die gezahlten Löhne ergaben zusammen *ℳ* 2 335 305,46. Nachdem für die Neuanlage der Werft neben dem Ostseebade die nothwendigen Verhandlungen den Anfang der Terrainarbeiten erlaubte, ist zu erwarten, dass das Etablissement recht bald in einem Maasse erweitert sein wird, um allen Ansprüchen im Schiffs- und Maschinenbau gerecht werden zu können.

Am ersten October 1850 wurde Herr **C. Theodor Niebour** als erster Lehrer der Hamburger Navigationschule vom Hamburgischen Staate fest angestellt: seit 1863 leitet er das Institut als dessen Director. Von 1846 bis 1848 hatte der Jubilar bereits als Hilfslehrer der Schule seine pädagogische Begabung derart bethätigt, dass ihm zwei Jahre später die Vertrauensstellung eines ersten Lehrers eingeräumt wurde. In der Zwischenzeit docirte Herr Niebour an der in Kiel von der schleswig-holsteinischen Marine gegründeten Cadettenanstalt, die nach den Enttäuschungen, welche den damaligen kriegerischen Wirren folgten, wieder einging. Zurückgekehrt nach Hamburg, beabsichtigte er anfangs in Grünerdeich Navigation zu lehren, jedoch änderte er seinen Entschluss, als ihm auf Vorschlag des derzeitigen Directors Rümker vom Hamburgischen Staat die vacant gewordene Stelle als erster Lehrer angeboten ward. Es verdient ferner noch hervorgehoben zu werden, dass Herr Niebour, ehe er 1846 Hilfslehrer der Navigationsschule wurde, einer ihrer Schüler gewesen war. Er hat somit der seit langen Jahren geschickt von ihm geleiteten Anstalt als Schüler, als Lehrer und als Director nahegestanden. Ein Lobes wegen seiner Thätigkeit in der letztgenannten Eigenschaft bedarf es nicht. Sein jahrzehnte langes Wirken als Schulleiter, spricht mehr als viele Worte. Dass ausser seemännisch-praktischen auch wissenschaftliche Kreise Deutschlands die Tüchtigkeit des

Jubilars zu würdigen verstanden haben, beweist seine Ernennung zum Dr. phil. gelegentlich der 150jähr. Jubiläumsfeier der Navigationsschule am 30. Septbr. v. J. Der diesjährige 1. October, der fünfzigjährige Jubiläumstag, hat verschiedenen seemännischen Vereinen (dem Verein Deutscher Seeschiffer, dem Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine) alten und jungen Schülern, sowie dem Lehrercollegium Anlass gegeben, den Gefeierten durch äusserer Zeichen der Anhänglichkeit und Dankbarkeit zu ehren. Zahlreiche Glückwunsch-Telegramme, -Briefe und -Karten gaben ausserdem Zeugnis von der Verehrung, die der Jubilar geniesst. Auch officiell ist Herrn Director Dr. Niebour durch den Präses der Deputation für Handel und Schifffahrt, Herrn Senator O'Swald, ehrender Dank für seine langjährige, wirksame Schulthätigkeit ausgesprochen.

Die vom 17. bis 20. September in Paris abgehaltene internationale Conferenz der See- und Transportversicherer hat sich u. A. auch mit der in seemännischen Kreisen bekannten „negligence clause“ in Connossementen und Charterpartien beschäftigt. Wie vor zwanzig Jahren im Liverpooleer Congress, war auch die Pariser Versammlung der Anschauung, die Haftung des Rheders für schuldhaftige Handlungen der Schiffsbesatzung immer dann in Anspruch zu nehmen, wenn ein nichtnautisches Verschulden nachgewiesen werden kann. Mit anderen Worten, man beabsichtigt die amerikanische Harter Act auch in der europäischen Seegesetzgebung einzuführen. Der Rheder soll der Versicherung gegenüber haftfrei bleiben, wenn an der Ladung verursachte Schäden durch ein nautisches Verschulden bei der Leitung des Schiffes entstanden sind, er wird aber haftbar, wenn sich der Schaden auf ein geschäftliches Verschulden des Schiffsführers oder der Mannschaft zurückführen lässt. Die erwähnte Harter Act ist seit dem 13 Februar 1893 in Kraft. Ob und bis zu welchem Grade die Interessen der Rhederei beeinträchtigt werden, wenn dem Antrage der Pariser Conferenz von allen maritimen Nationen entsprochen würde, lässt sich mit kurzen Worten nicht aussprechen, wohl aber ist man zu sagen berechtigt, dass die „negligence clause“ nichts weniger als eine Erhöhung des moralischen Gefühls der Schiffbesatzungen zur Folge gehabt hat.

In letzter Nummer haben wir uns mit der vom Handelsamt herausgegebenen Verlustliste englischer Schiffe im Jahre 1899 beschäftigt und dieser Publication die Verlustziffern deutscher Schiffe aus dem Jahre 1898 gegenübergestellt. Jetzt sind wir

in der Lage ein vollständiges Bild über die Schiffsverluste der Handelsmarinen aller Nationen zu bringen. Aus dem nachstehenden Zahlenmaterial geht Deutschland glänzend hervor. Ganz besonders gering sind im Verhältniss zu anderen Nationen die Verluste deutscher Dampfer sowohl nach Anzahl wie nach Raumgehalt. Während die betreffende Ziffer für Oesterreich auffallend niedrig lautet, steht dasselbe Land, soweit die Anzahl verlorener Segler in Betracht kommt, an erster Stelle und wird im procentual ausgedrückten Raumverlust an Seglern nur von Norwegen übertroffen. Das Land der »reinen« Flagge ist nach wie vor bemüht, seine theilweise fragmentarischen Seglerbestände zu reduciren. Statt weiterer Worte mögen die nachstehenden Zahlen sprechen:

Dampfer:

Flagge	Verluste		Procentsatz der gesamten Dampferflotte	
	Anzahl	Brutto-Raumgehalt	nach Anzahl	nach Raumgehalt
Englische { Ver. Königreich	155	270 191	2.24	2.44
Colonien	18	15 427	1.96	2.44
Amerikanische	20	21 132	3.31	2.78
Oesterreich-Ungarische	2	3 118	0.99	0.90
Dänische	10	8 736	2.78	2.17
Holländische	4	7 370	1.52	1.89
Französische	25	31 269	3.91	3.14
Deutsche	20	40 306	1.77	2.07
Italienische	10	20 047	3.55	4.50
Norwegische	19	16 018	2.44	2.17
Russische	7	4 953	1.54	1.26
Spanische	6	6 990	1.37	1.30
Schwedische	10	7 667	1.56	2.01
Anderer europäische Länder	8	6 625	—	—
Central- und Süd-Amerika	10	4 424	—	—
Asien	4	2 916	—	—
Anderer Länder	2	2 432	—	—
Total ...	330	469 621		

Segler:

Flagge	Verluste		Procentsatz vom gesamten Seglerpark	
	Anzahl	Tons	nach Anzahl	nach Raumgehalt
Englische { Ver. Königreich	77	54 044	3.75	2.94
Colonien	61	24 879	5.51	5.81
Amerikanische	110	50 596	5.15	4.55
Oesterreich-Ungarische	6	2 121	8.11	5.94
Dänische	16	3 808	3.67	3.51
Holländische	9	4 069	7.63	6.12
Französische	34	10 247	6.26	4.18
Deutsche	27	14 804	4.97	2.92
Italienische	51	25 267	5.88	5.87
Norwegische	131	72 119	7.49	7.54
Russische	32	12 024	4.20	5.04
Spanische	11	3 559	4.18	5.01
Schwedische	51	14 545	6.66	6.45
Anderer europäische Länder	30	10 646	—	—
Central- und Süd-Amerika	15	7 820	—	—
Asien	4	2 145	—	—
Anderer Länder	1	594	—	—
Total ...	666	313 887		

Der Präsident des Freistaates Paraguay hat kürzlich dem Congress ein Gesetz vorgelegt zur Schaffung eines Fonds für den Bau von Strassen, Anlage von Brücken, Vertiefung der Flussschiffahrtscanäle, Hafenverbesserungen und dergl. Zu diesen Zwecken sollen jährlich 500 000 Pesos von den Staats-Einnahmen Verwendung finden. Der Finanzminister fordert, dass 30 pCt. zum Bau von Strassen und Brücken und 70 pCt. zum Ausbaggern der Flüsse und zur Anlage von Hafendämmen bestimmt werden. Bei Angostura ist die Durchfahrt für die nach Asuncion gehenden Boote im Sommer fast unmöglich, und bedeutende Kosten entstehen dort durch das Leichtern der Schiffe. In Asuncion selbst sollen neue Strassen eröffnet und alte verbreitert werden. Vorkehrungen sind getroffen zum Bau einer schmalspurigen Bahn von San Pedro nach dem Flusse. Es besteht die Absicht, bei San Pedro, Rosario, Villeta und Paso de Patria Häfen zu eröffnen. San Pedro und Rosario sind wichtige Punkte für die Verschiffung von Tabak, Häuten und Fellen sowie Paraguaythee. Villeta hat ein bedeutendes Ausfuhrgeschäft in Orangen und würde durch Errichtung eines Hafens grosse Fortschritte machen. Paso de Patria liegt am Südende des Freistaates und bildet das Eingangsthor zum Alta Parana und der ausgedehnten Zone der Misiones, des durch seine Rindviehzucht reichen Gebietes. Zur Zeit versucht man auch, die Kosten für den Bau eines Wasserwerkes für Asuncion sicher zu stellen.

Die Stellvertretung auf der Commandobrücke.

Der frühere Oberbefehlshaber der englischen Armee, Lord Wolseley, der sich auch 1857—60 in den Kriegen in Indien und China — welches letztere Land ja zur Zeit die Aufmerksamkeit der ganzen Welt und namentlich Deutschlands auf sich gerichtet hält — auszeichnete und eine Schilderung des früheren chinesischen Krieges gab (Narrative of the war in China 1860) hat in einem Werk über den Soldatenkaiser Napoleon die Behauptung aufgestellt und durch Belege begründet, dass dieser die entscheidenden Schlachten seines Lebens, in denen er besiegt worden sei, verloren habe, weil eine unerklärliche, plötzliche und unwiderstehliche Schlafsucht ihn befallen habe. Dieser gewaltige Schlachtenlenker, dessen unbeugsame Willensenergie zum Unheil der Welt alle Hindernisse zu Boden zu werfen schien, sei mitten im stärksten Schlachten-
gewühl von dieser verhängnisvollen Schlafsucht übermannt und stundenlang dem thätigen und

wahren Leben entrückt worden, gerade dann, wenn das Genie dieses Riesen für die Führung seiner kämpfenden Regimenter am unentbehrlichsten war. Der Franzosen-Kaiser hatte keinen irdischen Richter über sich, der ihn zur Verantwortung ziehen konnte, sonst möchte es interessant sein, zu erfahren, wie dieser sich der obigen Thatsache gegenüber gestellt hätte. Soviel aber ist gewiss, wenn ein moderner Schiffer oder Capitän der Handelsmarine in kritischen Momenten von einem solchen Uebel befallen würde, es möchte ihm nachträglich doch recht schlecht ergehen. — Da wir hier aber auf das Wort »Schiffer« kommen, so mag es nebenher gestattet sein, den Wunsch auszusprechen, der Reichstag möge doch in der Seemannsordnung das Wort »Schiffer« in »Capitän« umändern, damit die Sprache des Gesetzes und der Verordnungen in Uebereinstimmung gelange mit der Sprache des gewöhnlichen Lebens, mit der Sprache des Verkehrs und der Unterhaltung; damit nicht die Disciplin an Bord leide, indem ein Schiffsmann in beleidigender Weise sich an den Capitän wendet: »See sünd jo keen Kopptein, See sünd een Schipper, een Schipper sünd See, wie de Schipper up'n Kohn!« und damit wir nicht wie im Falle »Bulgaria« den Widerspruch erleben, dass die höchsten Stellen des Reichs, dass der Reichstag, der Staatssecretär, ja sogar die Krone selbst sich mit Auszeichnungen wegen ruhmvollen Verhaltens an den »Capitän« wenden, während die Rechtsprechung später gar keinen Capitän, sondern nur den »Schiffer« kennt, in Gemässheit des unglücklichen Wortgebrauchs in unserer Seegesetzgebung.

Um auf unsere Frage zurückzukommen, so ist es ja richtig, dass es ganz in den Rahmen der Aufgaben der Seegerichtbarkeit passt, wenn dieselbe dafür Sorge trägt, dass ein Capitän, während das Schiff unter schwierigen Verhältnissen navigirt, seinen verantwortungsvollen Posten nicht unter leeren Vorwänden verlässt. Die Allgemeinheit und namentlich die auf dem Spiele stehenden Interessen müssen selbstredend davor geschützt werden, dass eine solche strafbare Pflichtvergessenheit platzgreife, dass sich ein Schiffsführer der verantwortungsvollen Leitung des Schiffes in gefahrvollen Stunden durch leere Ausflüchte entziehe. Indess dürfte ein solcher Fall, wenn er selbstredend auch in dem Bereich des Möglichen liegt, doch ausserordentlich selten vorkommen. Denn abgesehen davon, dass diese feige Flucht vor Erfüllung seiner ersten und hauptsächlichsten Pflicht schon ein Maass von Leichtsinne und Characterlosigkeit voraussetzt, das alle Grenzen übersteigt, kommt hierzu auch noch ein weiterer Umstand, der den Schiffsführer schon auf seinen Posten aushalten lassen wird, so lange es möglich ist und die Kräfte es gestatten: Die Erhaltung seiner Habe und seines eigenen Lebens.

Aber müssen wir uns fragen, ist es wohl angebracht, den Capitän zu veranlassen, die Commandostelle auf der Brücke in schwierigen Lagen bei Nebel usw. innezuhalten bis zum völligen Zusammenbruch seiner Kräfte, sofern eine unmittelbare Gefahr nicht vorliegt? Ist es erwünscht, dass unter diesen Umständen ein Mann die Schiffsleitung in Händen habe, dessen Sinne durch langes Wachen, durch Ueberanstrengung des Gehörs und des Gesichts gelitten haben, dessen Nervensystem daher überreizt ist, bei dem infolgedessen auf ein regelmässiges, besonnenes und ruhiges Functioniren der geistigen Fähigkeiten nicht mehr gerechnet werden darf? Welcher Seemann in leitender Stellung sollte es aus eigener Erfahrung nicht wissen, dass eine wochenlange, unausgesetzte, aufs Aeusserste angestrenzte Aufmerksamkeit aller geistigen Fähigkeiten der Beobachtung mit der Begleiterscheinung starken Aufgerogtseins schliesslich einen Zustand der Ueberreizung hervorruft, der geradezu krankhaft genannt werden muss und zu Allem eher geeignet ist, als zu einer besonnenen, sachgemässen und ruhigen Beurtheilungs- und Handlungsweise!

Der Geist des Menschen ist kein eisernes Traggerüst, dem man beliebig viel zumuthen kann; für Jeden giebt es in der Dauer und in dem Maasse des Ertragens und Beobachtens neuer und aufregender Eindrücke eine Grenze. In solchen Fällen überlanger, unausgesetzter Aufmerksamkeit flimmert es den Leuten schliesslich vor den Augen, fast in jedem Wellenschaum erblicken sie ein Feuer, das ihre Aufregung vergrössert; in jedem dumpfen Geräusch, das in dem vielleicht mit Passagieren gefüllten Schiffe auftritt, glauben sie das Nebelsignal eines anderen Schiffes zu vernehmen. So sehr immerhin bei Nebelwetter in stark befahrenen Meerestheilen die Gegenwart des Capitäns auf der Commandobrücke für den wachhabenden Officier beruhigend ist, so beängstigend kann diese Gegenwart werden, wenn der Schiffsführer wegen überlangen Auf-dem-Posten-Stehens in den geschilderten Zustand überreizter Sinne und Nerven gelangt. In solchen Fällen ist es in der That nach unserer Auffassung zur Sicherheit des Schiffs angezeigt, dass der Capitän für eine Weile seinen Posten verlasse, damit der Zustand der Uebermüdung und Ueberreizung sich lege und die Sinnesthätigkeit wieder normal functionire.

Heut zu Tage, wo Alles in grösster Eile und Hast vor sich geht und vor sich gehen muss, damit der Schiffahrts- und Seehandelsbetrieb im nationalen Wirtschaftsleben die gebührende Stelle innehalte, wo der eine Keil den anderen treibt, giebt es schwerlich noch Leute in führenden Stellungen an Bord der grossen Ozeandampfer, die sich die ruhige Gelassenheit ursprünglichen Menschenthums haben

bewahren können. Mehr oder weniger sind sie sämmtlich aufgeregter und nervöser Natur geworden. Die geistigen Energien des Menschen und namentlich des Seefahrers werden in unserer Zeit nach allen Richtungen hin in immenser Weise in Anspruch genommen und verbraucht. Was Wunder also, wenn jene geschilderten Zustände krankhafter Abspannung sich jetzt viel früher einstellen wie ehemals, zumal auch die Ruhepausen im Hafen, die früher nach Wochen zählten, auf ein paar Tage, ja bei dem Anlaufen mehrerer Häfen auf wenige Stunden zusammengeschrunpft sind. Von einer Erholung kann da in den seltensten Fällen noch die Rede sein.

Wenn es gleichwohl noch Beispiele giebt, dass ein Capitän bei dickem Wetter in engen Fahrwassern zwölf, ja vierundzwanzig Stunden und noch länger im angestrengtesten Dienst auf der Brücke bleibt, so finden wir dieselben wohl deswegen, weil man bei einer später erfolgenden Beurtheilung eines etwa eingetretenen Unfalls die Folgen fürchtet. Aber es wird nur ganz seltene und bewunderungswerthe Ausnahmen geben, dass Jemand in den letzten Stunden eines dorartig aufreibenden Dienstes noch vollständig intact und leistungsfähig ist, dass er sich nicht längst schon sagt, du bist nicht mehr in der Verfassung diesen Posten, der mit seiner schweren Verantwortung statt eines überangestregten und abgespannten Menschen einen ganzen Mann verlangt, zur Zeit noch länger ausfüllen zu können. Es dürfte nicht zu viel gesagt sein, dass in den angeführten Lagen, in dickem Nebel, in den eisigen Schneestürmen des Winters auf vielbefahrenen Gewässern im Allgemeinen ein Mann nicht im Stande ist, länger als zwei Wachen unter äusserster Anspannung seiner Sinne und seiner geistigen und moralischen Kräfte, wie sie alsdann beansprucht werden, auf der Brücke Befehlshaberdienste zu leisten, ohne in seiner Leistungsfähigkeit mit Bezug auf die Ausübung dieses Amtes in beängstigender Weise herabgedrückt zu sein. Unter derartigen Verhältnissen erscheint oft eine einzige Wache schon eine Ewigkeit zu dauern und wenn es auch richtig ist, dass die einzelnen Menschen für das Ausharren und das Ertragen solcher Anstrengungen verschieden beanlagt sind, so dürfte doch das angeführte Maass von sehr wenigen überschritten werden können, namentlich wenn anstrengende Tage und schlaflose Nächte in Sturm und Unwetter voraufgehen, wie es so häufig vorkommt.

Wir schliessen hiermit unsere Betrachtungen über die Frage der Stellvertretung in der Schiffsleitung ohne auf die Fälle wirklicher Erkrankung, ohne auf alle Einzelheiten der Sache, die sich in concretem Falle sehr unterschiedlich gestalten kann, einzugehen. Aber was wir zum Schlusse wünschen

möchten ist dieses: Inmitten seines aufreibenden und gefahrvollen Berufs, der fort und fort seine Opfer an Gut und Blut fordert, ist der Seemann nur zu oft unter der Summe widerstreitender mächtiger Eindrücke dem Verhängniss des Irrens und Fehlens und unrichtigen Auffassens ausgesetzt, möchte er dann, wenn dadurch eine Catastrophe unabwendbar geworden, stets eine wohlwollende Beurtheilung finden.

Der internationale Seeverkehr.

Sehr beachtenswerthe Daten sind vom britischen Handelsamt über einheimischen und fremden Seeverkehr veröffentlicht worden. Das Zahlenmaterial wird, da auch verschiedentlich der deutsche Antheil am Weltseeverkehr angezogen ist, wohlbegründetes Interesse auch bei unseren Lesern wachrufen. Zunächst giebt eine Tabelle über die Betheiligung britischer und ausländischer Schiffsräume am britischen Seeverkehr seit dem Jahre 1850 Aufschluss. Der gesammte Seeverkehr wurde in jenem Jahre durch 9 442 544 T. britischer und 5 062 520 ausländischer Schiffe bewerkstelligt. Procentual ausgedrückt war der britische Antheil 65.1, der ausländische 34.9 %. Fünfzig Jahre später (nämlich 1899) lauten die betreffenden Zahlen 65 648 989 resp. 32 133 898 T. oder 67.1 resp. 32.9 %. Dass diese Angaben für Grossbritannien nach jeder Richtung hin ausserordentlich günstig lauten, bedarf kaum noch der besonderen Versicherung. Nicht nur hat sich der Verkehr an Umfang mehr als versechsfacht, auch der Antheil der britischen Räume an diesem Riesenverkehr hat procentual zugenommen. Beinahe dreiviertel des Verkehrs wird durch einheimische Fahrzeuge unterhalten. Im Anschluss an diese Zahlen schildert das Handelsamt in gleicher Darstellung den Seeverkehr anderer maritimer Nationen, also den Antheil der nationalen und der fremden Schiffe an ihrem Gesamtverkehr. Die Angaben der meisten Länder erstrecken sich auf den Zeitraum von fünfzig Jahren. Eine Ausnahme machen Deutschland und Italien, bei denen erst seit 1870 von einem einheitlichen nationalen Seeverkehr die Rede sein kann. Da es einleuchtend ist, dass besonders solche Nationen von einer gesunden Entwicklung ihres Handels und Verkehrs sprechen können, bei denen unter ständig wachsendem Verkehr überhaupt der Procentsatz einheimischer Schifffahrt am Gesamtverkehr im Wachsen, derjenige auswärtiger im Niedergang begriffen ist, darf Deutschland ohne Weiteres in erster Linie genannt werden. Unser Gesamt-Seeverkehr umfasste 1870 einen Raumgehalt von 8 650 434 T., der procentual ausgedrückt durch 35.9 nationaler und 64.1 auswärtiger Schiffe bewerkstelligt wurde. 1898 lauten die daraufbezüglichen Daten 35 517 584 R.-T. Netto*) oder 43.7 % resp. 56.3 %. Das Zahlenmaterial für die anderen

*) Nicht enthalten unter diesen Zahlen sind die Anzahl und der Raumgehalt solcher Schiffe, die zu anderen als Handelszwecken in deutschen Häfen ein- und ausgelaufen sind. Der betreffende Verkehr bezifferte sich im Jahre 1898 auf 6126 Schiffe mit einem Gesamt-Nettoraumgehalt von 771 097 R.-T. Da der Verkehr der nicht zu Handelszwecken an- bzw. abgezogenen Schiffe eine wesentlich andere Bedeutung als der Handelsverkehr hat, und seine Zu- oder Abnahme mehr oder weniger von zufälligen Ereignissen abhängt, hat das Kaiserl. Statistische Amt es für gerechtfertigt gehalten, ihn bei der Zusammenstellung des Seeverkehrs in deutschen Häfenplätzen ausser Acht zu lassen. Ob dieselbe Maxime in nachstehenden Daten, die „Fairplay“ entnommen sind, beobachtet wurden, lässt sich nicht feststellen. Wohl aber lässt sich mit Bestimmtheit behaupten, dass der für den angegebenen Gesamtverkehr zu Grunde gelegte Raumgehalt nicht Netto- sondern Brutto-R.-T. darstellt. Wäre es anders, dann repräsentirte der französische und italienische Gesamtverkehr einen grösseren Raumgehalt als der deutsche; was bekanntlich nicht der Fall ist.

im Bericht erwähnten Länder lassen wir ohne Commentar erfolgen. Es lautet:

	Gesamtseeverkehr T.	Procentsatz einh. Räume	Procentsatz ausw. Räume
Russland (in Europa):			
1860	4 214 774	16.5	83.5
1898	17 471 914	10.3	89.7
Norwegen:			
1860	2 030 036	74.5	25.5
1899	6 376 600	66.2	33.8
Schweden:			
1860	1 388 452	40.3	59.7
1898	15 373 091	37.2	62.8
Dänemark:			
1875	3 594 792	49.3	50.7
1898	11 204 876	58.2	41.8
Holland:			
1860	2 652 328	39.5	60.5
1898	17 325 827	25.4	74.6
Belgien:			
1860	638 542	22.3	77.7
1898	16 517 610	18.0	82.0
Frankreich:			
1860	8 456 736	41.4	58.6
1898	33 563 852	28.4	71.6
Portugal:			
1870	2 510 001	11.8	88.2
1898	17 904 563	7.7	92.3
Spanien:			
1860	2 596 508	30.7	69.3
1899	29 895 218	43.2	56.8
Italien:			
1870	7 621 443	36.5	63.5
1898	36 622 635	43.7	56.3
Ver. Staaten:			
1860	17 065 125	70.8	29.2
1899	52 376 702*)	20.6	79.4
Chili:			
1875	1 273 543	7.2	92.8
1898	6 111 788	12.3	87.7
Argentinien:			
1875	1 765 719	6.1	93.9
1898	14 170 560	36.9	63.1
Japan:			
1880	1 365 496	21.7	78.3
1897	7 406 239	25.8	74.2

Eine weitere Tabelle, nicht minder beachtenswerth wie die obige, giebt den Antheil britischer Schiffe an der Bewerkstelligung des Gesamtverkehrs folgender Staaten, procentual ausgedrückt für die letzten zwanzig Jahre an, nämlich:

	1880	1890	1898
Norwegen	11.8	14.6	11.7
Schweden	13.5	20.5	12.3
Deutschland	38.1	35.4	32.4
Holland	49.8	52.3	47.5
Belgien	59.4	53.2	48.7
Frankreich	40.6	44.0	44.6
Portugal	63.0	53.5	53.4
Italien	34.3	49.4	26.3
Ver. Staaten*) ...	51.7	52.8	58.4
Chili	70.9	47.1	54.3
Argentinien	37.8	42.2	27.2

*) Der Verkehr auf und von den Grossen Seen ist hier nicht mit eingerechnet.

Wir sehen auch hier ein für die Entfaltung des deutschen Seeverkehrs günstiges Resultat. Der britische Antheil am deutschen Gesamtverkehr hat seit 1880 um 6% abgenommen, während sich dieser Verkehr selbst allein in den letzten vier Jahren um 2400 986 N.-R.-T. vergrößerte. Hinzugefügt mag werden, dass nach Angaben des Kaiserl. Statistischen Amtes der aus Grossbritannien und Irland mit deutschen Hafenplätzen im Jahre 1898 bewerkstelligte Verkehr durch 6695 Schiffe mit 4000 757 N.-R.-T. vermittelt wurde. Ueber das Ergebniss anderer Jahre fehlt uns das daraufbezügliche Material. Andererseits entnehmen wir dem zweiten Vierteljahrsheft, dass sich 1898 insgesamt 2388 deutsche Schiffe mit 1 159 924 T. am Verkehr mit Häfen des Ver. Königreichs beteiligten; 1894 waren die betreffenden Zahlen noch 2070 Schiffe mit 1 032 183 R.-T.

Im Anschluss an die vorhin angeführten Zahlen über den Verkehr, veröffentlicht das britische Handelsamt auch manches der Erwähnung werthe Material über Bemannungsstärke, Procentsatz der Ausländer an Bord englischer Schiffe. Ebenso, wie wir nach Registrirung der vorigen Tabellen zur Gegenüberstellung die correspondirenden Daten für deutsche Verhältnisse, soweit sie uns zur Verfügung standen, anzoogen, soll es auch hier geschehen.

Die Gesamtschiffsbesatzung britischer Fahrzeuge, soweit Unterthanen Ihrer Majestät in Frage kommen, betrug 1899 171 266 Personen; gegen 1889 eine Abnahme von 9207. Während somit die Anzahl britischer Seeleute beträchtlich abgenommen hat, haben die Ausländer auf britischen Schiffen im gleichen Zeitraum eine Zunahme von 9223 Köpfen erfahren. (Im letzten Berichtsjahre, nämlich 1899, waren 36 064 Ausländer auf britischen Schiffen beschäftigt.) Also um ungefähr die gleiche Zahl, wie das einheimische Personal vermindert ist, hat das ausländische zugenommen. Unterstehen der Berechnung alle auf britischen Schiffen im letzten Decennium als Schiffsleute (incl. Schiffer) beschäftigt gewesen Personen, dann haben wir für 1889 230 000, für 1899 244 000 Köpfe. In diesen Zahlen sind die Lascaren eingeschlossen. Somit stellt sich heraus, dass 1899 über 9000 Ausländer und 14 000 Lascaren mehr auf Schiffen der britischen Handelsmarine Beschäftigung gefunden haben, als zehn Jahre vorher.

Ueber die Besatzungsverhältnisse deutscher Schiffe steht uns leider nur soweit Material für die letzten neun Jahre zur Verfügung, als es sich um die Anzahl angemusterter Vollmatrosen und Jungen handelt. Wir können also über das gesammte auf deutschen Kauffahrteischiffen beschäftigte Personal zahlenmässig keinen Aufschluss geben. Nach der Zusammenstellung des Kaiserl. Statistischen Amtes wurden 15 797 Vollmatrosen und 2388 unbefahrene Schiffsjungen im Jahre 1890 für deutsche Schiffe angemustert, neun Jahre später, 1899, lauteten die betreffenden Zahlen 18 747 resp. 2455; also bei beiden Categorien eine Zunahme. Von den angemusterten 2455 Schiffsjungen waren 2411 Deutsche und nur 44 Ausländer.

Die hier offen zu Tage tretende Lücke in unseren deutschen officiellen Angaben über die Nationalität aller auf deutschen Kauffahrteischiffen angemusterter Personen, macht den Wunsch erklärlich, das Kaiserl. Statistische Amt möge das in Vierteljahrsheften veröffentlichte sehr werthvolle Material noch um die fehlenden eben erwähnten Daten vermehren. Die Berücksichtigung dieser Anregung würde uns einen auffallend niedrigen Procentsatz ausländischer Seeleute auf deutschen Schiffen zeigen und damit zu gleicher Zeit beweisen, dass die von bestimmter Seite ausgesprochene Behauptung, »das Leben an Bord von deutschen Schiffen würde sich in Zukunft immer mehr zu einem unerträglichen und unmöglichen herausgestalten« glücklicherweise der thatsächlichen Unterlage entbehrt.

Geschichte der Hamburger Schiffbauindustrie.*)

(Schluss.)

Schon Das deutet auf eine Zunahme des Schiffbaues hin. Bereits in einem Promemoria vom 20. Januar 1791 hatten die Schiffbaumeister bemerkt, dass »die einheimische Arbeit sichtlich sich wiederum vermehrt hat.« Bei der allgemeinen Preissteigerung der Lebensmittel, Miethen usw., die im Laufe der 90er Jahre gerade in Hamburg bedeutend war, konnten auch die Schiffbaulöhne nicht zurückbleiben. Unter der Begründung mit den gesteigerten Lebensmittelpreisen forderten die Schiffbautagelöhner im December 1798 gar eine Lohnerhöhung bis auf 40 Schillinge; als die Meister dies ablehnten, weil sie dann mit der Nachbarschaft nicht concurriren könnten, zogen die Tagelöhner ihre Forderungen zurück; in einzelnen Fällen wurde doch eine Erhöhung bewilligt.

Im Jahre 1795 führte die Frage der Zahl der Lehrburschen zu einem Conflict. Die Meister hatten allmählich sich jeder acht Lehrburschen zugelegt, während die Ordnung von 1788 ihnen in der Regel nur sechs gestattete, und sie liessen diese Burschen vielfach als Tagelöhner arbeiten. Die Commerzdeputirten standen in diesem Falle mehr auf seiten der Tagelöhner, da eine Benachtheiligung der Rheder darin gesehen wurde, dass diesen die Arbeit von Lehrburschen als eine solche von Tagelöhnern berechnet wurde. Die Meister erklärten sich bereit, die Zahl der Burschen herabzusetzen, verlangten aber dafür, dass die Tagelöhner bei überhäufte Arbeit sich nicht weigern dürften, mit den Unzünftigen an eine und dieselbe Arbeit zu gehen. Darauf wollten sich die Tagelöhner, obwohl nach Art. 3 von 1788 dazu verpflichtet, niemals gern und auch jetzt nicht einlassen. Es kam zu einem kurzen, aber ruhig verlaufenden Ausstand. Die Frage selbst blieb unerledigt, wurde aber mehrfach wieder berührt; dem Zusammenarbeiten mit den fremden Leuten setzten die Tagelöhner einen sehr hartnäckigen, activen und passiven Widerstand entgegen. Die Frage war eine nie versiegende Quelle des Zwists und hat sehr oft Veranlassung gegeben, das Schiffsbauten Hamburg entfremdet und der Nachbarschaft zugewandt wurden. Hamburg besass damals im Verhältniss zu seiner Grösse, zu der Bedeutung seiner Handelsgeschäfte und Schiffahrt wenig Werften; einen nicht geringen Theil seiner Schiffe baute man auf nichthamburgischen Boden. Unzweifelhaft trugen einen Theil der Schuld hieran die unseligen zünftlerischen Mistände.

Zwischen Meistern und Tagelöhnern kam es nie zur Ruhe; erstere drangen wiederholt auf strenge Durchführung des Art. 3 und boten noch 1806 dagegen ihrerseits die Verpflichtung an, alle Fremden ausscheiden zu lassen, so lange ein Einheimischer ohne Arbeit sei. Die Tagelöhner aber trauten den Meistern, besonders den Altermännern nicht und vermutheten hinter jenem Angebot irgend eine verborgene Falle.

Im März 1806 erfolgte nochmals eine Niederlegung der Arbeit; nachdem die Tagelöhner auf Zureden des Patrons die Arbeit wieder aufgenommen, wurde ihnen eine Lohnerhöhung zugestanden.

Die französische Zeit war dem hamburgischen Schiffbau im allgemeinen nicht günstig. Doch wurden 1808—1809 die

*) Mit Erlaubniss der Verlagsbuchhandlung von Lucas Gräfe & Sillert in Hamburg entnehmen wir dem von ihr verlegten Werke „Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik“ von Dr. Ernst Haaseh, denjenigen Abschnitt, welcher die Entstehung, die Entwicklung und das Wachsthum der Hamburger Schiffbauindustrie bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts schildert. D. R.

Werften auf dem Grasbrook weiter ausgedehnt, und im Jahre 1811—1812 mehrere Kriegsschiffe in Hamburg gebaut, unzweifelhaft für französische Rechnung. Im Jahre 1813 plante Napoleon die Anlage einer grossen Schiffswerft in Hamburg, ein Project, das nicht zur Ausführung gekommen ist. Diese letzten Zeiten der französischen Herrschaft waren, wie für die meisten Gewerbetreibenden der Stadt, so auch für die Schiffbauer sehr trauig.

Die Reorganisation der althamburgischen Einrichtungen im Jahre 1814 wussten die Schiffbautagelöhner nicht besser einzuleiten, als indem sie im November eine Erhöhung des auf 24 Schillinge herabgesunkenen Tagelohns auf 30 Schillinge forderten und, als die Meister dies nicht sogleich bewilligen wollten, die Arbeit niederlegten. Die Commerzdeputirten, die sich schon mit der Vermittelung befasst hatten, erklärten darauf, »sich nun garnicht weiter darum bekümmern zu wollen.« Doch stieg der Lohn schnell und vermittelt eines Vergleichs von 1816 auf 38 Schillinge; wer zu geringerem Lohn arbeitete, wurde durch Misshandlungen schnell eines Besseren belehrt.

Diese hohen Löhne standen nicht im Einklang mit der Depression, unter der die hamburgische Rhederei litt; die grosse Concurrenz der fremden Schiffe und die dadurch verursachten niedrigen Frachten machten den Rhedern genug zu schaffen. Nur im höchsten Nothfalle liessen fremde Rheder ihre Fahrzeuge in Hamburg repariren, und Neubauten Hamburger Rheder wandten sich mehr und mehr von der Stadt. Selbst die Schiffbauer auf dem Hamburger Berge klagten damals über schlechten Verdienst.

Dreizehn angesehenen Rheder baten deshalb im September 1817 die Commerzdeputirten um ihre Mitwirkung zur Herabsetzung des Lohnes für die Schiffszimmerleute auf 32 Schillinge.

Weshalb auf diese Anregung nicht eingegangen wurde, ist nicht erkennbar. Doch bemühten sich die Meister in den nächsten Jahren wiederholt, die Herabsetzung des Lohnes auf 32 Schillinge zu bewirken. Im Februar 1821 kam es deshalb, als die Meister Ernst mit der Herabsetzung machten und auch der Patron Senator Schlüter sie befürwortete, zu einem Ausstande. Die Tagelöhner vertheidigten ihren Lohn mit den hohen Preisen der Lebensmittel und den Geräthschaften, der Unsicherheit der Arbeit und anderem mehr.

Die Rheder wollten das nicht gelten lassen und bemängelten insbesondere Fleiss und Fähigkeit der meisten Schiffszimmerleute; gerne würde man 40 Schillinge bewilligen, wenn die Concurrenz frei wäre und man die fleissigen und geschickten aussuchen könnte.

Mehrere Eingaben der Tagelöhner lehnte der Senat ab; er verwies auf die Ordnung von 1788, auf den notorischen Verfall des hamburgischen Schiffbaues und die ebenso bekannte Billigkeit der Lebensmittel. Als man den Tagelöhnern endlich 34 Schillinge bewilligte, gingen sie am 23. März wieder an die Arbeit, nachdem der Ausstand nahezu vier Wochen gedauert hatte.

Damit wurde der Schiffbau nicht blühender; der Lohn stieg allerdings bald wieder auf 36 Schillinge; bis zu 40 konnte ein Tagelöhner mit Hinzuziehung der Feierstunden verdienen. Es waren ja nicht nur die Löhne, denen die Schuld an dem darniederliegenden Gewerbe gegeben wurde; sie waren im Allgemeinen und bei entsprechenden Arbeitsleistungen wohl nicht zu hoch. Der eigentliche Krebschaden lag wie früher in den Amtsverhältnissen, in dem Vorzug, der den Amtstagelöhnern vor Fremden zustand, obwohl letztere in der Regel fleissiger und gewandter waren, weil nur solche Eigenschaften ihnen Arbeit sicherten.

Die Ordnung von 1788, deren Art. 3 die Annahme fremder Arbeiter gestattete, wurde nicht beobachtet; in mehr als einem Falle fügte sich der Patron dem Ansturm der einheimischen Schiffszimmerleute; diese hatten dann die Genugthuung, die

Fremden aus der Arbeit verdrängt zu haben, Meister und Rheder aber das Nachsehen.

Noch immer bestanden in unverfälschter Reinheit die Zustände, wie sie sich allmählich herausgebildet hatten. Noch immer »jagte« das Amt die Schiffszimmerleute des Hamburger Berges, wenn sie sich erdreisteten, auf städtischen Gebieten zu arbeiten; noch 1818 wurden dem Meister Fathmann vom Hamburger Berge, der im Rummelhafen hatte arbeiten lassen, hier die Geräthschaften confiscirt. Und während die städtischen Meister den Schiffszimmerleuten auf dem nicht-städtischen Gebiete scharf auf die Finger passten und jede Uebertretung verfolgten, arbeiteten doch auch die Erstgenannten auf dem Grasbrook, d. h. ausserhalb des städtischen Weichbildes.

Das Amt selbst bot das Bild einer traurigen Verfassung. Im Jahre 1825 gab es 15 Schiffsbaumeister; von ihnen waren als Meister aber nur neun bis zehn beschäftigt; die übrigen arbeiteten als Gesellen und waren froh, wenn sie als solche Arbeit fanden. Werfte gab es etwa zwölf mit ca. 30 Hellingen, die aber der Brothlosigkeit der Meister wegen nicht alle benutzt wurden. Zünftige Gesellen oder Tagelöhner waren etwa 120 bis 130 vorhanden; ausserdem kamen wohl ebensoviele sogenannte fremde Arbeiter in Betracht, von denen auch viele hamburgische Bürger waren, aber auf dem Stadtdeiche, Hamburger Berge, theilweise im Hannoverschen wohnten. Unter den Tagelöhnern war das Wandern weder üblich noch vorgeschrieben, ein Mangel, der auf die Qualität der Arbeiter in der Regel ungünstig einwirken musste. Auch die Seereisen waren immer seltener geworden.

Besser sah es auf den Werften ausserhalb des Weichbildes aus, namentlich auf dem Hamburger Berge. Hier waren im Jahre 1818 neun Meister; im Jahre 1838 hatte einer von ihnen 300 Leute.

Leider sind wir über den genauen Umfang des Schiffbaues in dieser ganzen Zeit nicht unterrichtet. Er fiel jedenfalls immer mehr; von Neubauten grosser Schiffe war, wie die Schiffbauer 1830 klagten, »regelmässig nicht mehr die Rede.« Der hamburgischen Rhederei hingegen ging es nicht schlecht; sie nahm, wenn auch langsam, so doch stetig zu, versorgte sich aber freilich mit Schiffen meist aus nichthamburgischen Schiffbauereien. Die Schiffszimmerleute empfanden dies natürlich sehr schmerzlich; im Mai 1830 schlugen sie die Einführung einer Abgabe auf fremde Schiffe unter hamburgischer Flagge vor; die hamburgischen Rheder, die ihre Schiffe ausserhalb Hamburgs bauen liessen, sollten dadurch bewogen werden, diese Aufträge den Hamburgern zu ertheilen; doch sollte die Abgabe nicht so hoch sein, dass der Bau ausserhalb Hamburgs ganz verhindert würde; sie sollte etwa 6 pCt. vom Werthe des Schiffes betragen.

Es ist zweifelhaft, ob dieser Vorschlag wirklich an die maassgebenden Factoren gelangt ist; Aussicht zur Annahme hatte er wohl nicht.

Zunächst war man bestrebt, die Hindernisse gewerblicher Art, die der Entwicklung des Schiffbaues entgegenstanden, endlich wegzuräumen. Der Erkenntniss von dem unheilvollen Einfluss, den das Zunftwesen in Hamburg auf die Entwicklung der Industrie hatte, verschloss man sich in der Oeffentlichkeit ja schon lange nicht mehr. Was im Besonderen der Schiffbau betraf, so setzte der Senat im Januar 1825 eine Commission ein, die, bestehend aus Syndikus v. Siemen und den Senatoren Schröder und Mönckeborg, untersuchen sollte, »wie dem hiesigen Schiffbau, insonderheit auch mit durch die Herabsetzung des bisherigen angeblich zu hohen Tagelohns der hiesigen Schiffbauer aufzuhelfen.« Klar erkannte und beleuchtete man hier die bestehenden Schäden und auch in grossen Zügen ihre Entwicklungsgeschichte. Ueber die Abstellung dieser Schäden gingen die Ansichten freilich auseinander. Der Patron, Senator Schlüter, trat unumwunden für

die Aufhebung des Amtes ein, während Senator Mönckeborg in der Stadt das Amt bestehen lassen, alle Vergleiche zwischen Meistern und Gesellen aber verboten sehen wollte; die ausserhalb der Stadt belegenen Werften, auf denen ja der Amtszwang nicht herrschte, müsste, so meinte Mönckeborg, mehr als bisher betrieben werden.

Die Frago ging dann über in die allgemeine Revision des Zunftwesens, die den Senat seit geraumer Zeit beschäftigte; nach der Wiederbefreiung der Stadt befand sich das ganze Zunftwesen in einem interimistischen Zustande. Eine grosse Reihe von Aemtern wurden endlich 1835 regulirt, ein »General-Reglement« erlassen. Neben mehreren anderen Aemtern war das der Schiffbauer damals nicht regulirt. Im Jahre 1838 beantragte der Senat die Aufhebung des Schiffbaueraamtes und die Freigebung dieses Gewerbes. Wir gehen auf die Begründung dieses Antrages nicht näher ein; sie ist auch in unserer Darstellung benutzt und bestätigt im Wesentlichen nur das, was sich für uns auf Grund des Studiums der Acten ergeben hat.

Der Antrag wurde angenommen und damit endlich dem hamburgischen Schiffbau die Freiheit gegeben, die dieses Gewerbe fast überall schon besass.

Wenn man aber gehofft hatte — und diese Hoffnung bestand, dass nun eine Blüthe des Schiffbaues anbrechen werde, so war dass ein Irrthum. Die Rhederei entwickelte sich weiter in aufsteigender Linie; der Schiffbau blieb unbedeutend. Zum nicht geringen Theile lag das ohne Frage an den Zukunftszuständen; die Zunft war freilich aufgehoben, aber die einheimischen Schiffszimmerleute hüteten sorgsam ihr gemeinsames Interesse und fanden in ihrer Krankenlade einen Vereinigungspunkt. Fremde Arbeiter brauchten allerdings jetzt nicht mehr wie früher sofort entlassen zu werden, wenn einige einheimische unbeschäftigt waren; das feste, systematische Zusammenhalten der Einheimischen hinderte aber doch die im Interesse des Schiffbaues liegende freie Concurrenz. Auch bestand die Gleichmässigkeit der Tagelöhne für tüchtige und untüchtige Arbeiter, wie vordem, fort.

Im Juli 1846 fand hierüber zwischen dem Senat und der Commerzdeputation ein Meinungsaustrausch statt; letztere wusste kein Mittel, dem Schiffbau aufzuhelfen, sondern glaubte, dass nur von der Zeit und von der Concurrenz Besserung zu erwarten sei. Nur ein Hinderniss war nach ihrem Vorschlage wegzuräumen: die Vornahme von Reparaturen im Hafen, die fremden Schiffbaumeistern bisher verboten war, müsste ganz freigegeben werden.

Erst seit Ende der 50er Jahre hat sich der hamburgische Schiffbau grossartiger entwickelt; die Reiherstieg-Schiffswerft der Herren J. C. Godeffroy & Sohn und L. R. Beit ging mit modernen Einrichtungen voran.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 29. September lief auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, ein für die Rhedereifirma H. C. Horn in Schleswig neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Der Dampfer erhielt in der Taufe den Namen »Heinrich Horn« und hat folgende Abmessungen: 255'×36'×19' 6", Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 17' 3" 2325 T. d. w. Dieser Neubau ist ein Schwesterschiff der vor kurzem an die Flensburger Dampfercompagnie in Flensburg abgelieferten »Adelheid«, derselbe wird Anfang November fertig gestellt werden.

Probefahrt. Der auf der Neptunwerft, für die Rhedereifirma H. G. Horn in Schleswig erbaute Stahlfrachtdampfer »Hilda Horn« hat am 26. September seine Probefahrt zur Zufriedenheit der Auftraggeber gemacht und bereits seine erste

Reise angetreten. Das Schiff, dessen Tragfähigkeit 2200 T. incl Bunker beträgt, ist für die Nord-, Ostsee-, Mittelmeer- und transatlantische Fahrt bestimmt.

Vermischtes.

Wie aus »Fairplay« hervorgeht, hat unsere grosse Hamburger Werft von **Blohm & Voss**, laut **Geschäftsbericht**, im letzten Jahre sechs Dampfer mit 53334 Brutto-R.-T. zu 27 000 ind. Pferdestärken abgeliefert; gegen 35 090 T. und 13 800 Pferdestärke im Vorjahre. Beim Beginn des neuen Arbeitsjahres standen 11 grosse Dampfer und 1 Panzerschiff der Kaiserl. Marine im Bau. Die durchschnittliche Anzahl der täglich beschäftigten Arbeiter betrug 5200. Nach reichlichen Abschreibungen bleibt ein Ueberschuss von M 612 065, von welchem eine Dividende von 8% zur Auskehrung gelangt; die letztjährige Dividende betrug 5%.

Drahtlose Telegraphie. Die Versuche mit dem Professor Braun'schen System der drahtlosen Telegraphie wurden Ende September von Prof. Braun persönlich geleitet und führten zu dem Ergebniss, dass auf der 62 Kilometer langen Strecke Cuxhaven-Helgoland eine fehlerfreie Verständigung ermöglicht ist. Die Telegramme wurden von der bekannten Kugeltake bei Cuxhaven abgeschickt, daselbst befand sich der sogenannte Geberapparat mit einem etwa 30 Meter hohen Luftdraht, von dem die electricischen Wellen in den Raum gesandt wurden. Die Empfangsstation lag auf der Südspitze von Helgoland, wo die Herren Professor Braun und Director Bargmann das richtige Eintreffen der Telegramme persönlich controlirten. Der Luftdraht der Empfängerstation war ebenfalls etwa 30 Meter lang an einem Mast hinaufgeleitet. Auch trotz der grossen Entfernung bestätigt es sich wiederum, dass Sturm, Nebel, Regen absolut keinen Einfluss auf die Sicherheit des Telegraphirens haben. Bei Gelegenheit dieser letzteren Versuche wurden auch die inzwischen fertiggestellten festen Installationen auf den Feuerschiffen »Elbe I« und »Elbe II« (den äussersten) auf ihre Betriebsfähigkeit geprüft; die Stationen arbeiten tadellos und sollen jetzt dauernd in Gebrauch genommen werden. Der Assistent Prof. Braun's, Dr. Zenneck, der während des letzten Jahres die Versuche in der Elbmündung fortgesetzt hat, gab bereits neulich von den Feuerschiffen Telegramme ab. — Von hoher Wichtigkeit, schreibt der »H. C.«, ist dieser Fortschritt für die Lootsen-Commandantur in Cuxhaven, die sich jetzt zu jeder Zeit und bei jedem Wetter mit den Feuerschiffen und den draussen befindlichen Lootsen in Verbindung setzen kann, vor allem aber von unabsehbarer Tragweite für den Signaldienst in der Schifffahrt. Künftig werden die mit diesen Apparaten ausgerüsteten Schiffe in der Lage sein, bereits 100 km von ihrem Hafen ihre Ankunft zu melden.

An der Seemannsfürsorge in Deutschland nimmt die **See-Berufsgenossenschaft in Hamburg** hervorragenden Antheil. In den 12 Jahren 1888 bis 1899 wurden bei ihr 23 398 Unfälle angemeldet, davon betrafen 18 331 Verletzungen und 5067 Todesfälle. An Entschädigungen hat die Genossenschaft hierfür die stattliche Summe von 3 095 132,23 Mark gezahlt, und zwar entfielen 1 300 053,39 Mk. hiervon auf Verletzte, 1 795 078,84 Mk. kamen den Hinterbliebenen der Getödteten zu Gute. Die Zahl der gemeldeten Unfälle hat sich von Jahr zu Jahr gesteigert, sie betrug 1888 854, davon kamen 651 auf Verletzungen; 1899 aber 2594, davon 2173 Verletzungen. Der Gesamtbetrag der Entschädigungen für Verletzungen bezifferte sich 1888 auf nur 5366,90 Mk., 1899 auf 235 395,48 Mk.,

an Hinterbliebene wurden gezahlt 1868 nur 5035,73 Mk., 1899 1899 aber 260 454,57 Mk. Die Hauptposten unter den Entschädigungen an die Hinterbliebenen entfallen auf die Rentensummen, welche Witwen und Kindern Getödteter und Verschollener zugebilligt worden sind. In den erwähnten zwölf Jahren entfielen auf Renten an Wittwen Getödteter 438 155,65 Mk., an Kinder Getödteter 519 816,58 Mk., an Wittwen Verschollener 297 545,95 Mk., an Kinder Verschollener 330 936,75 Mk.

Im Jahre 1906 feiert der **Union Jack** sein 300jähriges Jubiläum als Kriegsflagge der englischen Marine. Bis 1606, dem Stiftungsjahr der Union Jack, wehte das St. Georgskreuz, ein rothes Kreuz auf weissem Grunde, vom Heck und von den Masttoppen der englischen Kriegsschiffe. Eduard III. (1227—1277) ist der Stifter dieser Flagge, die seine Flotte zum ersten Male im Krieg gegen Frankreich führte. 1340 empfing das St. Georgskreuz in der siegreichen Schlacht bei Sluis, dem Trafalgar des Mittelmeeres, seine Feuertaufe. 1606 musste das St. Georgskreuz dem Union Jack weichen, das Jakob I. zum Zeichen der Vereinigung England und Schottlands als Nationalflagge Grossbritanniens einführte.

Aussenbordsladungen dürften wohl das Allerneueste sein, was bei der Lösung des Problems, jede erdenkliche Erhöhung der Tragfähigkeit der Schiffe bei gleichzeitiger Verminderung der Unkosten an Hafengebühren etc. herbeizuführen, versucht wird. Selbstverständlich ist es England vorbehalten gewesen, den schiffahrtstreibenden Nationen ein derartiges unrühmliches Vorbild zu zeigen. Die englischen Rhedereien haben mit dem Bau der sogenannten »Turret«-Schiffe in dieser Beziehung bereits ein Erdenkliches geleistet; jetzt lassen sie noch obendrein die bei den Turret-Schiffen ausserbords oberhalb der Wasserlinie befindliche Einbuchtung mit Ladung ausfüllen. Der von Ship Island gekommene englische Turret-Dampfer »Montgomery« traf am 3. October in einem derartigen Zustande im Hamburger Hafen ein. Zu beiden Seiten des Schiffes waren in den oberhalb der Wasserlinie befindlichen Ausserbords-Einbuchtungen grosse schwere Balken gelagert und fest gelascht. Dass man ein Schiff mit einer derartigen Ausserbordsladung die Reise über den Atlantischen Ocean hat ausführen lassen, erregte bei der Ankunft des »Montgomery« das Erstaunen aller an der Wasserkante anwesenden Fachleute. Daher der Name Load Line Act. (B. H.)

Schiffbau in Amerika. Nach der officiellen Statistik über das mit dem 30. Juni 1900 endende Fiscaljahr wurden in den Vereinigten Staaten 1446 Schiffe mit 393 168 Brutto-Reg.-Tons erbaut. Seit dem Jahre 1856 ist dieser Record nur zweimal übertroffen, nämlich in 1864, in welchem Jahre 415 740 Tons erbaut wurden und in 1874, wo die Gesamtzahl 432 725 Tons betrug. In Bezug auf die Bauart lässt sich folgendes feststellen: Erbaut wurden 499 Schooner, Schoonerleichter und Schälappen mit zusammen 109 605 Tons; 25 Dampfer für die grossen Seen mit 97 847 Tons; Canalboote und Leichter 523 mit 74 860 Tons; Oceanschraubendampfer 20 mit 60 369 Tons; Revierdampfer 375 mit 44 282 Tons und Rahsegelschiffe 4 mit 6205 Tons. Die Oceanschraubendampfer sind sämtlich mit Ausnahme des »Maracaibo« von 1771 Tons, für Fahrten bestimmt, die durch das Gesetz für amerikanische Schiffe reserviert sind. An Dampfschiffen wurden 420 mit 202 498 Tons erbaut, wobei die Räumte den Record bildet; im Jahre 1891 wurden 488 Dampfer mit 185 037 Tons erbaut. An stählernen Schiffen wurden im letzten Jahre 90 mit 196 851 Tons hergestellt, gegen 91 Schiffe mit 131 379 Tons im Vorjahre. Im Bau dieser Schiffe steht Cleveland, Ohio, oben an mit 9 Dampfern

von 42 119 Tons; dann folgt Newport News mit 7 Dampfern von 28 202 Tons; Chicago mit 5 Schiffen von 24 504 Tons; Detroit mit 4 Dampfern von 15 693 Tons. Während der letzten 10 Jahre sind in den Vereinigten Staaten etwa 465 Dampfer mit 742 830 Tons erbaut, von denen 198 mit 450 069 Tons an den grossen Binnenlandseen hergestellt wurden. Zum Vergleich mag bemerkt werden, dass nach der Statistik des Board of Trade in England im Jahre 1899 727 stählerne Dampfer mit 1 423 344 Tons erbaut wurden. In Cleveland wurden in den letzten 10 Jahren 69 stählerne Dampfer mit 194 080 Tons hergestellt und in Philadelphia 110 stählerne Dampfer mit 138 593 Tons. Die im Berichtsjahre auf den grossen Seen erbaute Gesamtträumte, nämlich 125 Schiffe mit 130 611 Tons ist bis jetzt dort noch nicht erreicht worden. An der mittleren Atlantischen und Golfküste sind 605 Schiffe mit 135 473 Tons hergestellt, was seit 1872 den Record bildet. Die Küste von New England steht mit ihren 199 Schiffen mit 72 179 Tons seit 1891 unerreicht da, während das Ergebniss der Pacificischen Küste von 300 Schiffen mit 40 396 Tons nur in den Jahren 1898 und 1899 übertroffen wurde. Auf dem Mississippi und seinen Nebenflüssen sind 217 Schiffe mit 14 509 Tons erbaut, was einen Rückgang um 9000 Tons gegen das Vorjahr bedeutet. In den obigen Zahlen sind die Yachten und Regierungsfahrzeuge nicht mit einbegriffen.

Der **Schiffsverkehr** des Jahres 1899 ist in **St. Helena** gegen die früheren Jahre zurückgegangen. An demselben nahmen 36 Dampfer und 100 Segelschiffe Theil. Die deutsche Flagge war hierunter mit 4 Segelschiffen vertreten.

Die italienische Handelsflotte. Den Stand der italienischen Handelsflotte während der Jahre 1894 bis 1898 veranschaulicht folgende Tabelle:

	Dampfer		Segelschiffe	
	Anzahl	R.-T.	Anzahl	R.-T.
1894 . . .	328	207 530	6231	571 605
1895 . . .	345	220 508	6166	555 569
1896 . . .	351	237 727	6002	527 554
1897 . . .	367	259 817	5872	526 827
1898 . . .	384	277 520	5761	537 642

(The Board of Trade Journal.)

An dem **Schiffsverkehr** der **südlichen chinesischen Ver- traghäfen** von Canton, Wutschou, Sanschui, Kiungtschou und Pakhoi (für die Häfen von Lappa und Kaulun fehlen die statistischen Angaben) während der Jahre 1898 und 1899 nahmen die wichtigeren Länder folgenden Antheil:

	1898			1899		
	Anzahl	R.-T.	Procent d. Gesamt- tonnage	Anzahl	R.-T.	Procent d. Gesamt- tonnage
Grossbritannien . .	6436	3351209	71,4	7617	3617466	69,0
China	7892	723873	15,5	9787	677591	13,0
Deutschland	320	224742	4,8	598	395430	7,6
Frankreich	362	190326	4,1	692	370754	7,2
Ver. Staaten von Amerika	226	15974	0,3	106	6688	0,1
zusammen einschl. anderer Länder	15658	4679038	100	19527	5174096	100

(The Board of Trade Journal.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 1. October. Der Vorsitzende begrüsst aus Anlass der ersten Sitzung nach den Sommerferien die Versammelten durch eine Ansprache, in der er besonders um weitgehendes Interesse an den Verhandlungen ersucht und den Mitgliedern ans Herz legt, Alles vorzubringen was irgendwie geeignet ist, im Verein beraten zu werden. Zur Aufnahme als Mitglieder werden drei Herren vorgeschlagen. Nach Erledigung der zahlreichen Eingänge wird auf Vorschlag mehrerer Mitglieder beschlossen, in einer der nächsten Sitzungen zu den Abänderungsvorschlägen der 21er Reichstagscommission zum Entwurf der Seemannsordnung Stellung zu nehmen. — Zum Thema »Theographie ohne Draht« wird ein Mitglied autorisirt, Herrn Professor Voller zu ersuchen, den im Frühjahr in Aussicht gestellten Experimentalvortrag über Funkentelegraphie in nächster Zeit zu halten. — An Herrn Dr. Niebour geht ein Glückwunschtelegramm zum fünfzigjährigen Jubiläum ab. Sodann stattet Herr Director Matthiessen, in seiner Eigenschaft als Delegirter des Vereins zum internationalen Congress der Handelsmarinen in Paris, Bericht über die dort gepflogenen Verhandlungen. (Wegen Platzmangel sind wir gezwungen, auf den auf Seite 434 veröffentlichten Artikel hinzuweisen; er giebt in kurzer Darstellung über alle wichtigen Punkte den wünschenswerthen Aufschluss. D. R.) Ein kurzer Meinungs-austausch knüpfte sich in sofern an die Berichterstattung über die Frage der Fischerlichterführung, als beschlossen wird, dem Gegenstand erneute Aufmerksamkeit zu schenken und die im Frühjahr abgebrochenen Commissionssitzungen wieder aufzunehmen. Nächste Sitzung am 8. October.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 28. September abgehaltenen Versammlung wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und weitere 5 Herren zur Aufnahme vorgeschlagen. Nach Erledigung der Eingänge wurde in eine Vorbesprechung über die Gründung eines Vereinsorgans eingetreten. In der Versammlung ging die Meinung der Mitglieder dahin, dass diese Zeitung zunächst monatlich erscheinen solle und speciell für die Mitglieder Wissenswertes, Begebenheiten auf dem Gebiete der Navigation, Berichte über Versammlungen und Beschlüsse des Vereins und anderer mit dem Vereine in Verbindung stehenden Körperschaften, enthalten solle. In Aussicht genommen wurde, den Bezug des Blattes für die Mitglieder obligatorisch zu machen und einen möglichst niedrig zu bemessenen Abonnementspreis festzusetzen; etwaige Ueberschüsse sollten einem besonders einzurichtenden und zu verwaltenden Zeitungsfonds überwiesen werden, welcher dazu dienen soll das Blatt später zu vergrössern und auszubauen. Bei der Abstimmung sprachen sich für eine Verpflichtung für die Mitglieder das Blatt zu halten, alle gegen eine Stimme aus; für einen niedrig zu bemessenen Abonnementspreis, alle gegen zwei Stimmen aus. Eine weitere Vorbesprechung fand sodann über die Frage der Gründung einer Krankenversicherung auf Gegenseitigkeit unter den Mitgliedern statt. Vorgeschlagen wurde, diese wie die Effecten-Versicherung auf dem Grundsatz des Umlageverfahrens auszubauen und zwar solle jedes Mitglied verpflichtet sein, sich im Falle einer Krankheit für ein von der Vereinskasse auszahlendes Tagegeld von 2, 3, 4 oder 5 Mark zu versichern. Wünschenswerth sei, dass für jedes Mitglied die Verpflichtung ausgesprochen werde, dieser Krankenversicherung anzugehören, um bei der hiedurch von vornherein in Betracht kommenden grossen Anzahl von Versicherungsnehmern eine möglichst billige Versicherung gewährleisten zu können. Hingewiesen wurde zum Schluss auf das am 1. Oct stattfindende 50 jährige Lehrer-Jubiläum des Directors der hiesigen Navigationschule und diesbezügliche Beschlüsse gefasst.

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 21. September 1900

Die Vercharterung von passender Dampferräume für verschiedene Zwecke hat auffallend abgenommen. Obgleich Galveston übermenschliche Anstrengungen macht, um eine Wiederherstellung geordneter Schifffahrtsverhältnisse innerhalb der nächsten vierzehn Tage zu ermöglichen, fürchten wir doch, es wird eine längere Zeit verstreichen müssen, ehe das Geschäft dort wieder im vollen Gange ist. Mittlerweile sind die Verschiffungen von New-Orleans sehr lebhaft und sichern den Verschiffern, trotz steigender Berthraten, Gewinne, wie sie seit langer Zeit nicht mehr beobachtet wurden. Die Frachten von atlantischen Baumwollhäfen haben sich in Folge des Räumbedarfs für September-Beladung gut gehalten; dem drückendsten Bedarf ist jedoch zur Zeit entsprochen, sodass die Atlantischen Häfen nur gegen beträchtlich herabgedrückte Frachtraten geneigt sein werden, weitere Räume zu beanspruchen. Nach Getreidedampfern herrscht fortgesetzt lebhafter Bedarf, sodass Schiffe vom »Range« zu 4s 6d nach Cork f. O. für spätere Monate des Jahres placirt werden können; grosse Boote zur Beladung im October sind zu 4s nach ausgesuchten Häfen gesichert. Auch eine Zunahme an Zeitchartern zu vollen Raten hat stattgefunden; ebenfalls haben einige Abschlüsse für Kohlen Platz gegriffen, und die Thatsache, dass eine Verschiffung walesischer Kohlen bald wieder eintritt, wird durch Abschlüsse neuer Geschäfte angezeigt. — Mit Bezug auf unseren Segelschiffmarkt haben wir keine bedeutende Aenderung zu berichten. Die Vercharterer sträuben sich naturgemäss, den fortgesetzt erhöhten Ansprüchen der Rheder nachzukommen, in Folge dessen haben sich die Abschlüsse vermindert. Da dem nöthigsten Bedarf nach Kistenöl-Räume für Japan entsprochen ist, herrscht zur Zeit eine gewisse Stille in der Nachfrage nach dieser Richtung, obgleich die Raten unverändert geblieben sind. Wir können über einem guten Bedarf nach Kohlenschiffen berichten, dem jedoch wegen Mangel an passender Räume nur sehr mässig Rechnung getragen wird. Der Bedarf nach Schiffen für Stückgutladung nach den Colonien dauert fortgesetzt zu festen Raten an, die eine Basis für ausgezeichnete Charter bilden.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/2 d	20/	17/6	15/
London,	5 1/4 d	25/	22/6	17/6
Glasgow,	5d	22/6	17/6	17/6
Bristol	5 7/8 d	25/	17/6	20/
Hull	5 7/8 d	25/	20/	17/6
Leith	5 1/2 d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5 7/8 d	25/	20/	17/6
Hamburg	80 s	30c.	22cents.	50 mk
Rotterdam	12c.	27 1/2 cts.	20 cts.	13c.
Amsterdam	12c.	27 1/2 cts.	20 cts.	13c.
Kopenhagen	4/9	27/6	22/6	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	5 S
Antwerpen	5d	23/9	15/	15/
Bremen	85 s	30c.	22c.	12c.
Marseille	4/	30/	27/6	20/a25/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 40 c. — Hamburg 45 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 50 c. — Antwerpen 40 c. — Bremen 50 c. — Marseille 50 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct. Continent. Shanghai.		
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/0d	4/0d	3/10 1/2	4/
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	....	3/1 1/2 a 3/6	.... 30 c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	27 1/2 c.	26c.	18c.	28 1/2 a 29c.

Büchersaal.

Hamburger Nautischer Kalender für das Jahr 1901.

Vierzehnter Jahrgang. Verlag von **Eckardt & Messtorff**, Hamburg.

Wie in früheren Jahren, so zeichnet sich auch die Neuauflage des in seamännischen Kreisen allgemein beliebten Kalenders durch geschickte Zusammenstellung eines Materials aus, dessen Kenntniss hauptsächlich für den Wachthabenden von Wichtigkeit ist. Mit besonderer Genugthuung begrüßen wir die eingangs veröffentlichte Flaggenkarte; sie enthält sämtliche SignalfLAGGEN nach dem neuen internationalen Code. Der Herausgeber des Buches hat gerade durch diese Veröffentlichung abermals gezeigt, dass er über die Wünsche unserer Navigatoren wohl unterrichtet ist. Wird das neue Signaltuch auch noch nicht vom 1. Januar 1901 obligatorisch eingeführt, sondern erst ein Jahr später, so ist doch durch die Flaggenkarte den Schiffsofficiere eine willkommene und leichte Gelegenheit gegeben, sich in der für beide Flaggensysteme gültigen Uebergangszeit die neuen Flaggen genau einzuprägen. Dem reichhaltigen Inhalt entnehmen wir u. A.:

Mondphasen. — Abweichung und Geradeaufsteigung der Sonne. Zeitgleichung. — Hochwasserzeiten für Hamburg, Cuxhaven und Dover. — Hochwasserzeiten für verschiedene Plätze der Nordsee und des Englischen Canals. — Nacht-

signale verschiedener Dampfer-Rhedereien. — Die Leuchtfeuer der Elbe von See bis Hamburg. — Elb-Cursen. — Deck-Peilungen auf der Unter-Elbe. — Verordnung, betr. Löschzeit für Seeschiffe im Hamburgischen Hafen. — Etwas über Seekarten. — Liste der Beisitzer des Seeraths zu Hamburg. — Winke für Capitäne von mit Baumwolle beladenen Dampfern. — Gesetz vom 13. Juli 1899, betr. Invalidenversicherung der Seeleute. — Bekanntmachung, betr. die geographische Lage der Fottgasbojen. — Bekanntmachung, betr. die Aenderung der Bezeichnung der Grenzen der Rheden vor den Mündungen des Kaiser Wilhelm-Canals. — Bekanntmachung, betr. die Abänderung des § 5 des Hafengesetzes vom 2. Juni 1897. — Bekanntmachung, betr. die Bezeichnung der Fahrstrasse auf der Oberelbe. — Bekanntmachung, betr. die Unfallversicherung. — Seebereifungsgenossenschaft. — Lootsenwesen auf der Elbe. — Flaggenführung dänischer Lootsenfahrzeuge. — Einiges über das Schleppen von Schiffen auf See. — Register-Tonnage und Displacement. — Wellenlänge, Geschwindigkeit und Höhe etc.

Die sorgfältige Auswahl in der Anordnung und Bearbeitung des Stoffes ist geeignet, dem Buche die alten Freunde zu erhalten und neue zuzuführen. Der Preis beträgt wie bisher **75 Pfennig**.

Pa. Qualität Bunkerkohlen

liefert zu billigsten Preisen

Bd. Blumenfeld,
Hamburg, Dovenhof 77.

Das Patent-Bureau Rudolf Pörsche

◆ Hamburg, Neuerwall 78p. ◆
erwirkt und verwertet Patente aller
Länder, Musterschutz, Markenschutz,
Waarenzeichen durch gute Finanz-
Verbindung. Schnelle und solide
Verwertung. Mässige Preise, günstige
Zahlungsbedingung. Auskunft bereit-
willigst und kostenlos.

Wilh. Richers HAMBURG.

Engros-Lager
von Schiffsproviant und
Schiffsmaterialien.

WILH. RUMP, HAMBURG

Etabliert 1868.

Kontor: Gr. Reichenstr. 1.

empfehl:

Schiffsbau-Material,

Schiffsplatten, Schiffswinkel, U-Eisen (Channels), Bulb- und Teebulb-Eisen, Luken-Eisen, Reeling-Eisen etc.; Kielstücke, Hintersteven, Ruderrahmen, Kurbelwellen, Schraubenwellen etc. aus Schmiedeeisen und Stahlguss, Schiffs- und Kesselnieten, Feibleche, Verzinkte Bleche, Kesselbleche, -Böden, -Flammrohre, Purves Patent ribbed Steel Flues, Ellis & Eaves patent draughts Patent Wasserrohr-Dampfkessel (Babcock-Wilcox) Messing-Condensatorröhren und Rohrplatten, Kupferröhren, Schiffsmaschinen-Telegraphen, Anker u. Ketten, Krahnketten, Böhler Werkzeug-Gussstahl, Schiffsschrauben aus Delta-Metall, Stangen in jedem Profil aus Delta-Metall.

H. Rietzsch, Brunsbüttelkoog.

==== In unmittelbarer Nähe der Schleusen. ====

Bau- und Maschinenschlosserei,
Schiffsschmiede, Reparaturwerkstätte für Schiffsmaschinen etc.

! Motto: „Wer Vieles bringt,
Wird Manchem Etwas bringen.“ !

Soeben ist in unserem
Verlage erschienen:

Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1901.

Vierzehnter Jahrgang.

Preis **75 Pfg.**

Eckardt & Messtorff

Buch-, Land-
und Seekartenhandlung
HAMBURG, Steinhöft 1.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantw. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 41.

Hamburg, den 13. October.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Murmanküste. — Die Welt-Handelsflotte. — Congress für Internationales Seerecht. — Seeamtsverhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Der Bundesrath hat, nach der Tagespresse, die Anträge betr. die Wiedervorlegung des Entwurfs zur Seemannsordnung und der mit dieser in Zusammenhang stehenden Gesetze an den Reichstag von der Tagesordnung abgesetzt. Aus welchem Grunde die gesetzgebende Körperschaft zu diesem Entschluss gelangt ist, geben die Tageszeitungen nicht an. Wir können selbstverständlich nur annehmen, dass vorher eine grosse Anzahl sehr dringender und wichtiger Gegenstände dem Reichstag zwecks Beschlussfassung zugehen sollen. Ob alle jene Vorlagen darauf Anspruch machen können, wichtiger als die Seemannsordnung zu sein, untersteht natürlich allein der Beurtheilung des Bundesraths. Gestattet mag aber immerhin der Ausspruch sein, dass es u. E. von grösserer Bedeutung scheint, für die vollkommen veraltete Seemannsordnung einen den bestehenden Verhältnissen angepassten Ersatz zu schaffen, als in offenen Verkaufsstellen ausreichende und geeignete Sitzgelegenheit herzustellen. Während nämlich vorläufig davon abgesehen ist, den Entwurf der Seemannsordnung

dem Reichstage wieder vorzulegen, ist ein Entwurf von »Bestimmungen über Herstellung ausreichender und geeigneter Sitzgelegenheit in offenen Verkaufsstellen« den zuständigen Ausschüssen überwiesen.

„Ich glaube aber, meine Herren, die Session des Reichstages ist schon so belastet, dass vielleicht geschäftstechnische Gründe dafür sprechen, jetzt diese wichtige und umfangreiche Materie nicht zur Berathung in der laufenden Session zu bringen, sondern sie sofort nach Beginn der neuen Session dem Hohen Hause vorzulegen.“

Also sprach Se. Exc. der Staatssecretär des Innern am 21. Januar 1899, also vor beinahe zwei Jahren. —

Aus dem **Thätigkeitsberichte des Fischereikreuzers S. M. S. „Pfeil“** für den Monat Juni 1900 entnehmen wir folgende sehr beachtenswerthe Stelle:

„Bei dieser Fahrt in der Elbe konnte wieder, ebenso wie schon bei früherer Gelegenheit, das rücksichtslose Verhalten der kleinen Segelschiffe und Fischerfahrzeuge den anderen Schiffen gegenüber beobachtet werden. Diese Segler kreuzen das enge Fahrwasser in grosser Zahl und oft nach allen Richtungen hin, ohne sich im geringsten um die schwierige Lage der grossen schwer zu steuernden Schiffe zu kümmern, die schon genug damit zu thun haben, um sich gegenseitig auszuweichen

und vor den Untiefen in Acht zu nehmen. Sie fahren ihnen von Backbord und von Steuerbord vor den Bug, gehen direct davor über Stag und fahren alle möglichen Curse, indem sie genau dasselbe Wegerecht beanspruchen wie ein Ozeandampfer von der hundertfachen Grösse und dem fünffachen Tiefgang. Die grossen Schiffe befinden sich ununterbrochen in der Gefahr, das eine dieser Fahrzeuge dadurch umzurufen, dass sie dem anderen ausweichen, oder beim Ausweichen auf Grund zu gerathen, und so vollzieht sich die Fahrt unter fortwährendem Hin- und Herscheeren nach den gefährlichen Rändern des Fahrwassers und Stoppen oder Rückwärtsgehen der Maschine, um ein Unglück zu verhüten. Die Lootsen, die ich bis jetzt darüber gesprochen habe, führten alle lebhaften Klagen über diese Rücksichtslosigkeit. Sie waren der gewiss ganz richtigen Ansicht, dass diese kleinen flachgehenden Fahrzeuge sich ohne Schwierigkeiten mehr an den Seiten des tiefen Fahrwassers halten, und, was bei ihrer grossen Manövrierfähigkeit eine Kleinigkeit ist, den grossen Schiffen überhaupt ohne Beeinträchtigung ihrerseits aus dem Wege gehen könnten. Eine entsprechende Verordnung würde für die grösseren Seeschiffe eine bedeutende Verkehrs-erleichterung bedeuten.

Wir wissen nicht, ob der Commandant des Kreuzers von den leider vergeblichen Anstrengungen gehört hat, die im September 1898 hamburgische und preussische Schiffahrtskreise machten, um den zuständigen Behörden die Nothwendigkeit einer **Localverordnung für die Elbe** nachzuweisen. Wie dem aber auch sein mag, die im obenstehenden Bericht für das alte seemännische Postulat angeführten Stellen entsprechen dem Sinne nach genau den vor zwei Jahren gemachten Argumenten und wirken zweifellos überzeugend. Allerdings schrieben wir s. Z. der Begründung, welche die Eingabe der Schiffahrtskreise an die Behörden begleitete, dieselbe überzeugende Kraft zu. Damals erfuhr bekanntlich diese Annahme eine sehr unangenehme Täuschung. Nicht nur wurde der Antrag für eine Localverordnung auf der Elbe rundweg abgelehnt, sondern das ganze fünf Monate nach Empfang der Eingabe erfolgte Antwortschreiben machte den Eindruck, als sei der Verfasser über die ihm gestellte Zumuthung sehr unangenehm berührt gewesen. Auf einen in jeder Weise begründeten Antrag erfolgte eine Antwort, die wegen ihres zum Theil nichtsachlichen Inhaltes damals allgemeines Befremden in hamburgischen Schiffahrtskreisen erregte. Die vorstehenden Worte beziehen sich nur auf die Eingabe des Nautischen- und Schiffervereins an die zuständige hamburgische Behörde und auf deren Erwiderung. Ob die preussische Regierung bezw. der in Frage kommende Regierungspräsident den Elbelootsenbruderschaften auf den gleichlautenden Antrag eine ähnliche absagende Antwort gab, ist uns unbekannt. Zustimmend hat das Schreiben aber gewiss nicht gelautet, andernfalls hätte man sonst wohl schon etwas über weitere Verhandlungen gehört. Wir bemerken, dass eine Localverordnung, wie sie von S. M. S. »Pfeil« und von den oben aufgezählten

Schiffahrtskreisen befürwortet wurde und noch immer befürwortet wird, natürlich nur zu Stande kommen kann, wenn sich beide Regierungen, die preussische und die hamburgische, damit einverstanden erklären. Wir erinnern weiterhin, dass die vor zwei Jahren ausgesprochenen Wünsche im Zusammenhang mit dem Gegenstand überaus bescheiden waren. Was die betreffenden Vereine ersehnten, war nicht etwa eine vollständige Localverordnung, sie wünschten nur ein gesetzlich anerkanntes Warnungssignal sollte den Seglern, Leichtern, Ewern etc. anzeigen, dass sie die grosse Fahrinne zu verlassen haben und dass sie dem Seedampfer, von dem das Signal ausgeht, das Wegerecht einräumen.

Die Vereine schlugen damals eine Adoption des auf der Themse gebräuchlichen Signals — mehrere aufeinander folgende kurze Töne mit der Dampfpeife — vor. Von diesem sollte gleich dem im Art. 18 der englischen Verordnung gekennzeichneten Signal nur unter folgenden Umständen Gebrauch gemacht werden:

»Wenn es für ein Dampfschiff unsicher oder unmöglich ist, einem Segelschiffe auszuweichen, soll es dies dem Segelschiff durch vier oder mehr Töne der Dampfpeife zu erkennen geben, die Töne schnell aufeinander folgend und von ungefähr zwei Secunden Dauer. Das Segelschiff soll dann ausweichen.«

Unter Segelschiff in diesem Sinne waren Fahrzeuge mit einem Tiefgang unter drei Meter verstanden.

Wir beschliessen diese Ausführung, hoffend und erwartend, die zuständigen Organe werden nach der deutlichen Sprache des Commandanten von S. M. S. »Pfeil« endlich von der Nothwendigkeit einer Localverordnung für die Elbe überzeugt sein.

Der Antrag der 21er Reichstagscommission zum Abs. 4 des § 5 des Entwurfs der Seemannsordnung giebt zu einigen Bemerkungen Anlass. Der Antrag lautet:

»In § 5 wird der Bundesrath verpflichtet, Bestimmungen zu erlassen über die Anforderungen, welche an den körperlichen Zustand der anzumusternden Schiffsleute zu stellen sind, sowohl mit Rücksicht auf deren Tauglichkeit für den zu übernehmenden Schiffsdienst als auch zur Sicherung der Gesundheit der übrigen an Bord befindlichen Personen.«

Im Entwurf heisst es dagegen:

»Der Bundesrath kann bestimmen, dass und inwiefern als Schiffsleute nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche nach Untersuchung ihres körperlichen Zustandes für den zu übernehmenden Dienst geeignet sind.«

Dem Wortlaut des Entwurfes konnte man ohne Bedenken zustimmen, weil anzunehmen war, der

autorisirte Bundesrath werde die Controlle über den Gesundheitszustand anzumustornder Mannschaften einer Stelle übertragen, die schon an sich das allergrösste Interesse hat, möglichst gesunde und kräftige Leute anzunehmen. Diese Stelle, die Seeberufsgenossenschaft, ist bekanntlich eine Corporation, welche die Invaliditätsversicherung der Seeleute, sowie deren Wittwen- und Waisencasse ins Leben gerufen hat und für ihre Durchführung zum grössten Theil mit dem Geldbeutel der Genossenschaftsmitglieder, also der Rheder, haftet.

Der Antrag der Reichstagscommission, der Bundesrath solle Bestimmungen erlassen über die Anforderungen etc. etc., bedeutet etwas Anderes, was besonders dann klar wird, wenn man berücksichtigt, dass diese Wortstellung aus einem Antrage hervorgegangen ist, der von socialdemokratischer Seite gestellt wurde. Dieser Wortführer des Seemannsvorbandes beantragten nämlich, »dass für den Schiffsdienst nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche nach ärztlicher Untersuchung ihres körperlichen Zustandes gesund und für den zu übernehmenden Schiffsdienst geeignet befunden werden.« Auf den Einwand der Regierungsvertreter, dass in einer derartigen Bestimmung eine Härte insofern liege, als ein Schiffsmann, wegen einer nur wenig entwickelten inneren Krankheit zurückgewiesen werden müsste, erwiderten die Socialdemokraten, »dass es eine weit grössere Härte den gesunden Schiffleuten gegenüber sei, sie der Gefahr auszusetzen, von einem vielleicht schwindsüchtigen Collegen angesteckt zu werden.« So hiess es in der officiellen Begründung des socialdemokratischen Antrages, ob sein Entstehen nicht aber auf ganz andere Motive zurückzuführen ist, bleibt mindestens sehr zweifelhaft. U. E. liegt es viel näher anzunehmen, der Antrag sei gestellt, weil man von seiner Durchführung eine ganz erhebliche Verminderung solcher Personen erwartet, die Schiffsdienst zu verrichten vermögen. Oder mit anderen Worten, es wird beabsichtigt, den schon heute bestehenden Personalmangel noch weiter und stärker fühlbar zu machen, um aus dieser Sachlage den Nutzen in Gestalt höherer Heuern ziehen zu können. Wir unterlassen weitere Schlussfolgerungen. Nur zum Antrage selbst noch ein Wort. Es wird jeder billig Denkende zugeben müssen, dass es ein krasser Widerspruch ist, einer Lebens-Versicherungsgesellschaft (welche die Seeberufsgenossenschaft doch im gewissen Sinne ist) einerseits die Controlle über den Gesundheitszustand der zu Versichernden zu entziehen, andererseits aber von ihr zu verlangen, dass sie ihren Verpflichtungen gegenüber allen Versicherten in vollem Umfange nachkommt. —

Bei Besprechung der Verhandlungen des Internationalen Congresses der Handelsmarine ist bemerkt, der Congress habe den Wunsch ausgesprochen, sobald wie möglich ein permanentes „**Internationales Maritimes Bureau**“ ins Leben zu rufen, welches alle neuen technischen Projecte auf dem Gebiet des Seewesens, alle Reglements und alle Methoden, welche geeignet zu sein scheinen, die Zahl und die Schwere der Unglücksfälle auf See so viel wie möglich zu verringern, studiren, prüfen und dann entsprechende Vorschläge und Reglements ausarbeiten soll. Dieses Material sollte von Zeit zu Zeit einer »Internationalen Conferenz« zu unterbreiten sein. Die »Internationale Conferenz« hätte die Vorschläge zu prüfen und zu veranlassen, dass diejenigen derselben, welche für gut befunden wurden, den verschiedenen Regierungen vorgelegt werden, damit diese eventuell die nöthigen bezüglichen Gesetze darüber erlassen können. Der Congress hatte seinen bewährten Vorsitzenden, Herrn J. Charles Roux, damit beauftragt, so bald wie möglich eine solche Vereinigung zu organisiren, Herr Roux berief hierauf eine Vorversammlung. Das Resultat derselben war die Ernennung einer Commission zur Ausarbeitung von Statuten. Commissionsmitglieder sind: die Herren Cardozo de Béthencourt (Chefredacteur der bekannten Zeitschrift »Moniteur Maritime«), del Pia, Duprat, Durassier, Guillaïn, Pesce, Roch, der Baron von Rolland und Seris. Die »Association Maritime Internationale« ist somit gegründet.

Die amerikanische »Baltimore and Ohio R. Co.« beabsichtigt in einem europäischen Hafen ein **Kohlendepôt** für ca. 10 000 Tons einzurichten. Ein Vertreter der Gesellschaft, Mr. Aucker, hält, nachdem er verschiedentlich in anderen Häfen Umschau gehalten hat, **Havre** für den geeigneten Ort. Eine Besprechung zwischen ihm, dem in Havre domicilirten amerikanischen Consul und dem Präses der Handelskammer führte zu einer eingehenden Erörterung über diesen Gegenstand im Plenum der Handelskammer. Der Vorsitzende konnte mittheilen, dass die amerikanische Gesellschaft beabsichtige, Dampfer allergrösster Dimensionen zum Transport der Kohlen zu bauen. Mr. Aucker sprach von Dampfern bis zu 20 000 Tons, einer Länge von 750 Fuss und einem Tiefgang von 30 bis 33 Fuss. Er erwähnte ferner, die Schiffe sollten mit Löscheinrichtungen versehen werden, die es ermöglichen die ganze Ladung, also 20 000 Tons, in vier Tagen am Bestimmungsorte zu landen. Die Mitglieder der Handelskammer unterschätzen keineswegs die Bedeutung für Havre, wenn eine regelmässige Linie grösster Schiffe dort verkehrt, andererseits aber tragen sie insofern Be-

denken über das Zustandekommen des Vortrages, als die Générale Transatlantique Co. vor kurzer Zeit vergeblich um einen Lagerplatz für ihre Kohlen — allerdings in der Nähe der Quais — petitionirt hatte. Weiterhin war die Kammer der Ansicht, dass an eine Verwirklichung des Projectes nicht vor Fertigstellung der Quaubauten am Tancarville-Canal gedacht werden könne. Damit aber an dieser vorläufigen Unmöglichkeit der Plan des Amerikaners nicht scheitere, wurde vorgeschlagen, vor der Hand ein schwimmendes Kohlenlager in Gestalt alter Hulks oder Schuten, wie es auch in Marseille besteht, zu schaffen. Der Handelskammerpräsident versprach unter Berücksichtigung aller gemachten Vorschläge mit dem Oberingenieur des Hafens zu sprechen. Die Unterredung muss ein im Sinne des amerikanischen Projectes günstiges Resultat gezeitigt haben, denn die zuständige Behörde ist von dem Vorschlage in Kenntniss gesetzt worden. Wir glauben, dass diese Mittheilung in Anbetracht der ständig steigenden Kohlenpreise wohl Beachtung verdient.

Die Schifffahrt auf dem Amazonasstrom und seinen Nebenflüssen hat im Jahre 1899 eine nicht unbedeutende Zunahme zu verzeichnen, und eine grosse Anzahl neuer Fluss- und See-Dampfer sind neu eingestellt worden, wodurch die Verschiffungs- und Passagier-Gelegenheiten häufiger und die Fahrten nach den bis zu 2000 englischen Meilen entfernten Plätzen des Innern schnellere geworden sind. Die Waarensendungen nach dem Innern, sowie der Passagier-Verkehr, waren ungewöhnlich gross und ist an allen Flüssen eine Zunahme der verkohrenden Schiffe zu verzeichnen. Der Dampfer-Verkehr vertheilt sich auf den Amazonasstrom und seine Nebenflüsse wie folgt:

Iquitos und Javary . . .	32	Dampfer von 13 274 Reg.-Tons.
Jurua	40	„ „ 12 851 „
Purus	33	„ „ 11 129 „
Madeira	22	„ „ 9 534 „
Solimoes und kleinere Nebenflüsse . . .	24	„ „ 8 514 „
Rio Negro	20	„ „ 7 764 „

Im Ganzen . . . 171 Dampfer von 63 066 Reg.-Tons.

Der Schiffsverkehr zwischen Manaos und den südlichen Staaten Brasiliens wurde vermittelt wie folgt:

von Rio de Janeiro aus durch	44	Dampfer von 73 998 Reg.-T.
„ Ceara „ „	16	„ „ 12 630 „
„ Pernambuco „ „	4	„ „ 2 322 „
„ Para „ „	785	„ „ 133 598 „

Im Ganzen . . . 849 Dampfer von 222 548 Reg.-T.

Die Murmanküste.

Von M. Bredow.

Unter den zahlreichen Unternehmungen, welche die russische Regierung in strategischer und wirthschaftlicher Beziehung eingeleitet hat, nimmt der Bau eines Hafens an der Murmanküste sowie die damit verbundene Erschliessung des hohen Nordens eine hervorragende Stelle ein. Mit dem Namen Murmanküste wird die ganze Küstenlinie am Eismeer vom Cap Swjatoj Noss bis zur norwegischen Grenze bezeichnet. Im Jahre 1896 ist von dem Staatsrath beschlossen worden, in Ekaterina, welches an der Mündung des Golfes von Kola liegt und als der beste Ankerplatz an der Murmanküste gilt, einen Hafen anzulegen. Dieser Hafen ist auch im Winter fast eisfrei und ist durch das ihn einschliessende hohe Küstenland gegen alle Stürme geschützt; mit seiner bedeutenden Tiefe bietet er auch den grössten Schiffen einen sicheren Ankerplatz.

Mit dem Hafen von Ekaterina schafft sich Russland einen freien Ausweg nach dem Ocean vom Norden her, sowie es anderseits das gewaltige Nordgebiet immer mehr zu erschliessen beginnt. Die Murmanküste besteht aus einer fast ununterbrochenen Reihe öder Granitklippen, die hier und dort mit Moos oder anderem kümmerlichen Pflanzenwuchs bedeckt sind. Die See bildet an vielen Stellen tiefe Einbuchtungen, die sich mehr oder weniger zu Ankerplätzen eignen. An den Ufern der Flüsse, die sich in diese Buchten ergiessen, erstrecken sich Wiesengründe, die es den Ansiedlern möglich machen, während der kurzen Sommerzeit ihr Vieh weiden zu lassen. Das Klima dieses weit ausgedehnten nordischen Küstenstriches kann man fast gemässigt nennen. Grössere Flüsse sind hier nicht vorhanden, während die kleinen Wasserarme, steinig und voller Stromschnellen, daher nicht schiffbar sind. Unter Peter dem Grossen wurde der Versuch gemacht, die Ostsee mit dem Weissen Meere durch einen Canal zu verbinden; allein die politischen Ereignisse riefen ihn bald nach dem Süden und verhinderten die Ausführung dieses Planes. Die Spuren dieses Canals zwischen Onegasee und dem Flusse Wig sind noch heute zu sehen.

Mit letztgenanntem Flusse hört die felsige Beschaffenheit des Bodens auf; der Character der Gegend geht in einen hügeligen Typus von wenig scharfen Umrissen über. Es treten grosse Flüsse auf, welche von Süden nach Norden fliessen, wie der Onega, die nördliche Düna, der Mesen und endlich die Petschora, welche bereits den Character der colossalen sibirischen Ströme tragen. Bereits am oberen Laufe des Onega beginnen ausgedehnte Sümpfe, die Landschaft wird, je weiter nach Osten, immer flacher und läuft schliesslich an der Petschora in jene unermesslichen Tundren aus, welche allein

im Gouvernement Archangel eine Fläche von 25 bis 30 Millionen Dessiatin umfassen.

Das Klima des russischen Nordens ist im Innern des Landes sehr rauh und streng, je näher zum Ocean wird es aber immer milder, insbesondere in dem vom Golfstrom bespülten westlichen Theile der Halbinsel Kola. Dank diesem Umstande ist die Murmanküste des nördlichen Eismeereres auch im Winter eisfrei. Hier sinkt die mittlere Temperatur im Winter nicht unter -6° R. Die grösseren Fröste beginnen erst im December oder im Januar und sind nur von kurzer Dauer. Im Sommer beträgt die Temperatur nur etwa $+9^{\circ}$ R., indess bleibt in den Schluchten der 4—8 Faden tiefe Schnee das ganze Jahr liegen.

Die Küste des Weissen Meeres ist von der Mündung des Mesen bis zur Onegabai ziemlich flach, längst der Westseite des Meeres wird sie jedoch immer höher und geht allmählich in die felsigen Abhänge Lapplands über.

Zugleich mit der Oberfläche wechselt auch die Flora des Landes; das felsige Gestade von Nowaja-Semlja ragt kahl und finster aus den Fluten des Oceans empor.

Die Bodenschätze dieses Gebietes sind noch wenig erforscht. Im Petschoragebiete, an den Ufern der Ishma, wurde reiche Naphthaquellen entdeckt; eine vorläufige Untersuchung dieses Naphthas ergab eine so vorzügliche Qualität, dass es dem amerikanischen kaum nachsteht. Die Ausbeutung dieser Quellen dürfte sich umso lohnender gestalten, als hier ein billiger Wasserweg auf der Petschora, welche bis auf 100 Werst in das Innere des Continents schiffbar ist, zur Verfügung steht.

Einen unschätzbaren Dienst könnte die Ausbeutung dieser Naphthaquellen der russischen Schiffahrt in den nördlichen Gewässern erweisen. Gegenwärtig ist die dortige Schiffahrt auf die englische Kohle angewiesen und wenn diese letztere auch gerade nicht sehr theuer ist (11—13 Kopeken pro Pud), so bleibt doch zu bedenken, dass dieselbe im Falle von politischen Verwickelungen sehr schwer und überhaupt nicht zu erlangen sein dürfte. Dass alsdann die russische Schiffahrt in ihrer Existenz bedroht wäre, liegt auf der Hand; durch eine Erschliessung des Naphthareichthums dieser Gegend und die Verwendung desselben als Heizmaterial würde aber diese Gefahr beseitigt und die Unabhängigkeit der russischen Schiffahrt gesichert werden. Allein auch abgesehen von diesen Erwägungen würde die Einführung der Naphthabeizung der russischen Schiffahrt grosse Vortheile bieten, da ein Pud »Masut« einen nahezu dreimal so grossen Heizwerth hat, als ein Pud Kohle, was besonders beim Reisen im nördlichen Meere die Möglichkeit gewährt, sich auf längere Zeit mit Heizmaterial zu versorgen.

Hiermit sind aber die Bodenreichthümer des Landes noch nicht erschöpft. Auf den Inseln Kalgyow und Nowaja-Semlja wurden Steinkohlenlager entdeckt, auf den Inseln des Weissen Meeres und an der Murmanküste befinden sich Silberbleierze, aus denen schon zu Catharinas II. Zeiten Silber ausgewaschen wurde und an den Ufern der Zilma, eines Nebenflusses der Petschora, sind bereits aus der Zeit Johannis des Grausamen Kupfererzlager bekannt. An den Ufern der Düna erstrecken sich auf viele 100 Werst vollkommen offene Lager von vorzüglichem Alabaster, und auf dem Penok'schen Gute am Dünameerbusen werden jährlich 50 bis 60 000 Pud Salz ausgekocht.

An der Küste bildet das Hauptgewerbe die Fischerei, insbesondere an der Murmanküste. Mit Beginn des Frühlings organisirt sich fast die gesamte männliche Bevölkerung in »Arteljs« (Arbeitergenossenschaften) oder verdingt sich den Schiffseigenthümern unter besonderen Antheilsbedingungen und zieht hinaus nach der Murmanküste zum Fange des Stockfisches und seiner Nebenarten. Die Fische erscheinen zuerst an der westlichen Küste, bei der Fischerhalbinsel, wo das Wasser in Folge des Golfstromes zuerst erwärmt wird; erst in der Mitte des Sommers erscheinen sie auch an der östlichen sogenannten Sommorküste.

Die Gesamtzahl der im Dienste der Fischerei stehenden Schiffe schwankt zwischen 750 und 1000 jährlich, die Zahl der Arbeiter zwischen 4—5000. Die jährliche Ausbeute beträgt 6—800 000 Pud im Werthe von 3—400 000 Rubel.

Ausser dem Stockfischfange bildet auch der Heringsfang im Weissen Meere und der Lachsfang in den Buchten desselben ein ziemlich verbreitetes Gewerbe. Der Gesamterlös aus dem Fischereigewerbe beläuft sich auf annähernd 1 Million Rubel jährlich. Nach der Beendigung der Fischereisaison findet in Archangel ein vom 1. September bis 1. October dauernder Fischmarkt statt.

Durch die Anlegung eines Hafens an der Murmanküste erscheint auch die Verbindung dieses Hafens mit Petersburg durch eine Eisenbahnlinie geboten. Geplant ist auch bereits eine Eisenbahn von St. Petersburg nach Petrojadowik und Kem. Die Entfernung von letztgenanntem Ort bis nach dem Hafen von Ekaterina beträgt nur noch 600 Werst. Die politische Bedeutung dieser Linie für das Reich unterliegt keinem Zweifel. Sie wird das ganze westliche Russland mit dem eisfreien Ocean verbinden, zu gleicher Zeit auch dem auswärtigen Handel einen neuen und directen Weg eröffnen.

Auch die Schiffahrt im Winter ist in der Murmanküste als gesichert zu betrachten. In einer kürzlich abgehaltenen Sitzung der Schiffahrtsgesellschaft in Petersburg wurde das von einer Commission beigebrachte Material über die Möglichkeit und

wünschenswerthe Erstrebung einer Küstenfahrt an der Murmanküste im Winter vorgelegt. Man betrachtet es als erwiesen, dass Naturhindernisse nicht bestehen. Das Wasser friert nicht zu und wenn es an geschlossenen Stellen von einer dünnen Eisschicht bedeckt wird, ist es so schwach, dass es der Schifffahrt keine Schwierigkeiten bietet. Der einzige Mangel besteht in Fehlen von Leuchtfeuern und dem soll nach Aussage von Fachleuten leicht abgeholfen werden können. In dem Commissionsbericht wird nichts über die Nebel erwähnt, die an der Eismeerküste, also auch an der Murmanküste, auftreten und einen recht unangenehmen Umstand für die Schifffahrt bilden. Ein unüberwindliches Hinderniss brauchen sie indessen noch nicht zu sein. Die Bedeutung der Winterlinien ist für den ganzen russischen Handel viel zu gross, als dass die Technik nicht Mittel finden sollte, der Hindernisse Herr zu werden. Man sagt nicht zu viel, wenn man behauptet, dass die Wohlfahrt des ganzen Gouvernements Archangel und der Murmanküste mit der Errichtung solcher Winterlinien im Zusammenhang steht. Dass man auch auf diesem Punkt die Aufmerksamkeit hält, zeigt der Umstand, dass die an der Murmanküste stationirte hydrographische Expedition fast den ganzen letzten Winter hindurch in Thätigkeit gewesen ist und Veranlassung gegeben hat, dass an einigen Stellen der Murmanküste, wo die Einwohnerschaft am Skorbut litt, ein Arzt stationirt wurde. Nach alledem ist mit ziemlicher Gewissheit darauf zu rechnen, dass innerhalb weniger Jahre längs der Murmanküste eine Schifffahrt auch im Winter vor sich gehen wird.

Die Welt-Handelsflotte.

Der demnächst zu erfolgenden Veröffentlichung, betr. das Generalregister des »Bureau Veritas«, entnehmen wir zwei Tabellen, die uns Aufschluss über den Bestand der Dampfer- und Seglerflotte der Welt geben. Soweit Dampfer in Betracht kommen, sind alle Schiffe über 100 T. Raumgehalt einberechnet, während bei Seglern 50 T. als das geringste in Rechnung gezogene Raummaass angenommen ist. Dem Bestand in diesem Jahre ist derjenige des Vorjahres gegenübergestellt. Die Tabellen lauten:

Flagge	1899—1900		1900—1901	
	Anzahl	Br.-R.-T.	Anzahl	Br.-R.-T.
Grossbritannien...	5453	11 093 807	5649	11 859 581
Deutschland.....	900	1 873 388	1031	2 169 029
Frankreich.....	526	985 968	545	1 060 238
Ver. Staaten.....	551	970 881	674	1 183 851
Norwegen.....	657	672 549	719	769 242
Spanien.....	377	551 887	394	658 257
Japan.....	332	455 535	338	477 311
Italien.....	258	443 365	304	556 494
Russland.....	435	407 536	484	489 927
Dänemark.....	318	388 670	335	413 134
Holland.....	224	365 995	257	455 776
Schweden.....	497	339 879	544	395 102
Oesterreich-Ungarn	167	335 314	193	389 157

Wir finden auch hier wieder bestätigt, dass die englische Handelsflotte sich in natürlicher Weise immer weiter entfaltet, trotzdem aus verschiedenen Lagern fortwährend Stimmen laut werden über einen allmähigen Niedergang der englischen Herrlichkeit zur See zu Gunsten des deutschen aufsteigenden Sterns. Die obenstehenden nüchternen Zahlen lassen einen derartigen Schluss keineswegs zu. Hat auch die deutsche Handelsflotte im Laufe des letzten Jahres sowohl nach Schiffsanzahl wie nach Raumgehalt, procentual ausgedrückt, mehr als die britische zugenommen, so lässt dieses Resultat doch noch nicht auf die Entwicklung selbst irgend welchen Schluss zu. Wollten wir mit solchem Maasse messen, dann rangirten noch vor Deutschland: die Ver. Staaten, Italien und besonders Holland, deren Handelsflottenwachsthum relativ grösser, als der deutsche ist. Rechnen wir aber mit absoluten Zahlen, so steht, wie aus der Tafel hervorgeht, dem englischen Räumtezuwachs von mehr als 760 000 T. ein deutscher von nur 290 000 T. gegenüber. Selbstverständlich unterschätzen wir den hohen Grad der Blüthe und die staunenswerthe Entwicklungsfähigkeit unserer Handelsflotte nicht, was hier aber zu vorstehenden Auslassungen in erster Linie Anlass gab, war der Umstand, dass im deutschen Binnenland über englische Seetransportmittel vollkommen unrichtige und in diesem Sinne für uns schädliche Vorstellungen zu herrschen scheinen. Beachtung aus dieser Tabelle verdient noch ferner, dass die der deutschen Kauffahrt im letzten Jahre neueinverleibten Dampfer, hauptsächlich solche sehr grosser Dimensionen, gewesen sind; die Durchschnittsgrösse beträgt 2250 T. Die Seglerflotte der Welt bestand am 1. September 1900 aus folgenden Schiffen:

Flagge	1899—1900		1900—1901	
	Anzahl	N.-R.-T.	Anzahl	N.-R.-T.
Grossbritannien...	7706	2 662 168	7326	2 513 397
Amerika.....	3497	1 291 954	3671	1 360 978
Norwegen.....	2306	996 678	2123	898 761
Deutschland.....	981	548 053	955	551 025
Italien.....	1557	492 138	1527	500 406
Russland.....	2455	473 689	2533	478 930
Frankreich.....	1371	309 831	1396	341 037
Schweden.....	1423	277 651	1484	274 681
Türkei.....	1380	261 780	1409	245 700
Griechenland.....	972	196 658	927	183 877
Spanien.....	1052	151 946	693	110 968
Dänemark.....	752	138 031	736	127 205
Holland.....	663	118 158	676	120 975
Japan.....	310	40 966	1053	117 364

Aus diesem Zahlenmaterial geht zunächst hervor, dass sich mit Ausnahme der englischen, skandinavischen, spanischen und türkischen Seglerflotte, alle anderen im Laufe des letzten Jahres, soweit der Raumgehalt der Beurtheilung untersteht, vergrössert haben. Ist die Zunahme beispielsweise bei Deutschland, Italien, Russland etc. auch nur sehr minimal, sie besteht aber doch, und wäre — wüsste man die Ursache dieser Erscheinung nicht — ein Beweis, dass die Lamentationen vom Niedergang der Segelschifffahrt unbegründet sei. Dass aber thatsächlich der Segelschiffsraumgehalt der Welt auch im letzten Jahre um beinahe 130 000 T. abgenommen hat, zeigt eine einfache Addition der oben angeführten Tonnage. Darnach umfassten im Jahre 1899/90 sämtliche Segler einen Raumgehalt von 7 959 701 T., gegen nur 7 825 225 T. im Berichtsjahr. Wenn sich der Segelschiffspark verschiedener maritimer Staaten innerhalb der letzten zwölf Monate vergrössert hat, so geschah es auf Kosten anderer Staaten, bei denen eine starke Reduction beobachtet werden kann. England stellte auch im Berichtsjahre, wie aus folgender Tabelle hervorgeht, den Segelschiffsmarkt dar, aus dem mehr oder weniger alle anderen Nationen ihren Bedarf gedeckt haben.

1890

Angekaufte Segler

Nationen	Eisen-Stahl		Holz	
	Anzahl	Brutto-Raum-gehalt	Anzahl	Brutto-Raum-gehalt
Grossbritannien u. Colonien	6	5 642	37	15 191
Deutschland	28	23 259	23	3 651
Frankreich	10	9 003	50	7 673
Ver. Staaten	17	22 661	27	14 313
Dänemark	2	344	31	3 242
Holland	2	1 346	24	2 900
Italien	26	32 038	24	17 221
Norwegen	28	27 089	29	11 459
Russland	9	13 117	14	7 269
Schweden	3	1 354	122	21 189
Total	131	135 853	381	104 108

Verkaufte Segler

Nationen	Eisen-Stahl		Holz	
	Anzahl	Brutto-Raum-gehalt	Anzahl	Brutto-Raum-gehalt
Grossbritannien u. Colonien	86	105 209	92	44 367
Deutschland	10	8 018	30	14 236
Frankreich	—	—	9	2 577
Ver. Staaten	1	3 577	20	4 766
Dänemark	—	—	30	4 325
Holland	4	2 018	2	759
Italien	1	1 247	12	3 959
Norwegen	3	2 401	65	24 973
Russland	2	2 111	13	4 402
Schweden	—	—	7	4 124
Total	107	124 581	280	108 488

Eine weitere Tafel bringt über Dampfer die gleichen Angaben zum Ausdruck. Hier, noch mehr wie bei Seglern, zeigt sich, dass die maritimen Nationen von Grossbritannien einen grossen Theil ihres Bedarfs an Dampfern beziehen. Deutschland steht zwar als Verkaufsstelle in zweiter Reihe, seine Nachfrage überstieg jedoch um beinahe 60 000 T. das Angebot. Statt weiterer Worte lassen wir auch diese Tafel folgen.

1899

Nationen	Angekaufte Dampfer		Verkaufte Dampfer	
	Anzahl	Brutto-Raum-gehalt	Anzahl	Brutto-Raum-gehalt
Grossbritannien u. Colonien	43	53 676	397	610 580
Deutschland	49	102 040	24	36 246
Ver. Staaten	16	32 315	1	2 860
Italien	34	63 106	8	11 354
Norwegen	63	84 449	20	22 511
Holland	32	49 299	31	19 008
Frankreich	43	68 344	22	20 366
Dänemark	40	51 515	11	9 972
Oesterreich-Ungarn	16	46 143	11	14 510
Schweden	46	56 517	15	10 312
Japan	4	7 309	—	—
Belgien	14	29 464	5	4 308
Russland	55	68 543	7	7 353
Spanien	76	137 415	6	19 846
Total	531	850 135	558	789 226

Congress für Internationales Seerecht.

Am 1. October wurde in Paris der Congress für Internationales Seerecht eröffnet. Vertreter aller maritimen Nationen waren anwesend, besonders und auch allerdings erklärlich, war das juristische Element vorherrschend. Ausser vier namhaften deutschen Rechtsgelehrten, den Herren Dr. jur. Sieveking sen. und jun., Martin aus Hamburg, Nebelthau aus Bremen, betheiligte sich auch der Director des Nordischen Bergungs-Vereins, Herr Dahlström, an den Verhandlungen, welche sich mit der Hilfs- und Bargeleistung auf See beschäftigten.

Die übrigen auf dem Congress vertretenen Staaten sind: England, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Italien, Norwegen, Schweden, Russland, Ver. Staaten und Japan. Hiervon haben entsendet: England 11 Delegirte, Frankreich 31, Belgien 12, Holland 8, Italien 8, Japan 5, Ver. Staaten 3, Russland, Schweden je 2, Oesterreich-Ungarn und Dänemark je einen, im Ganzen 94 Delegirte.

Die erste Sitzung wurde vom belgischen Staatsminister A. Beernaert eröffnet; zum Vorsitzenden des Congresses wurde Professor Lyon-Caen, Paris, gewählt. Nach dem vom »Comité Maritime International« aufgestellten Programm beschäftigen den Congress drei Hauptpunkte, nämlich: 1) Verantwortlichkeit der Rheder, 2) Beistand, Rettung und Zwang der Hilfe, 3) Competenz bei Schiffscollisionen.

Die erste Hauptfrage war folgendermassen gefasst:

»Welches sind die Fälle, auf welche die Begrenzung der Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer anwendbar ist?« Unterfragen: 1) »Soll sich diese Begrenzung auf die Beschädigungen der Dämme, Quais und andere Objecte ausdehnen?« 2) »auch auf diejenigen Fälle, wo der Capitän die vom Schiffseigenthümer eingegangenen Verpflichtungen nicht ausführt?« 3) »auch auf die Gage des Capitäns und der Mannschaft?«

Der Congress hat sich in eingehender Stellungnahme, der in den Einzelvereinen Monate vorher schon Vorbesprechungen vorangegangen waren, zu folgender Resolution entschlossen:

1) Der für ein nicht persönliches Verschulden verantwortlich gemachte Rheder kann solches Verschulden sühnen, sei es durch Aufgeben des Schiffes und der Fracht, sei es durch Bezahlung einer gewissen Summe pro Ton des Raumgehaltes des Schiffes. 2) Dieses gilt in allen Fällen, ohne Unterschied der Nationalitäten, selbst für die Verantwortlichkeit, welche aus der Unterlassung der Ausführung eines Vertrages hervorgeht, vorausgesetzt indess, dass den Rheder kein persönliches Verschulden trifft. 3) Diese Beschränkung der Haftung des Rheders kann niemals dem Guthaben des Capitäns und der Mannschaft auf Löhne gegenüber geltend gemacht werden.

Die zweite Hauptfrage, der die grösste Beachtung auf dem Congress geschenkt wurde, zerfällt in zwei Abtheilungen: 1) Hilfeleistung und Bergung. 2) Hilfszwang. Zur leichteren Lösung der gestellten Aufgaben waren folgende Fragen und Unterfragen gestellt:

1. Frage: Soll die Bergung und die Hilfeleistung in der Gesetzgebung der verschiedenen Länder in einheitlicher Weise geregelt werden? Hierauf hat der Congress mit »Ja« geantwortet. 2) »Welches sind die in dieser Hinsicht besten Regeln, die von den Gesetzgebungen angenommen werden könnten?« Unterfragen: 1) »Soll gesetzgeberisch zwischen Bergung und Hilfeleistung (sauvetage et assistance) unterschieden werden? Die Antwort des Congresses lautete auf: »Nein, der jetzige Unterschied zwischen Bergung und Hilfeleistung

ist aufzuheben. 2. »Soll keine Vergütung gezahlt werden a) wenn die Bergung nicht gelang, (dies wurde von dem Congress verneint) b) wenn die Hülfe von dem Schlepper, Lootsen oder der Mannschaft im Dienste des in Gefahr befindlichen Schiffes oder durch ein anderes demselben Eigentümer gehöriges Schiff geleistet wurde?« Die Antwort lautet: »Der Schlepper, Lootse oder die eigene Mannschaft an Bord können auf eine Entschädigung für ihre Hülfeleistung keinen Anspruch erheben, ausser unter der Bedingung, dass es sich um eine ganz ungewöhnliche Dienstleistung handelt, die gänzlich verschieden ist von der Arbeit, zu der die Leute verpflichtet sind. Das Schiff, welches einem anderen Schiffe Beistand leistet, hat Anspruch auf einen Hilfslohn, selbst wenn beide in Frage kommenden Schiffe ein und demselben Rheder gehören.« c) durch eine Person, die ihre Dienste aufdrang?« Antwort: »In keinem Falle kann der Hülfe Leistende, der seine Dienste gegen den Willen des Capitäns aufgedrängt hat, eine Entschädigung hierfür beanspruchen.« 3) Auf welcher Basis soll der Berge- resp. Hilfslohn festgesetzt werden? Kann der Richter namontlich gezwungen werden, in gewissen Fällen eine bestimmte Quantität der geborgenen Gegenstände zuzusprechen? In welchem Falle? Antwort: »Als Basis werden die diesbezüglichen Bestimmungen des französischen Rechts angenommen. Die Entschädigung wird von dem Richter in der Weise abgeschätzt, dass er sich nach den jeweiligen Umständen richtet. Aber sie kann nicht nach Theilbeträgen (quotité) der geborgenen Gegenstände festgesetzt werden, z. B. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{3}$ etc.« 4) Wer zahlt den Bergelohn? Sollen die geretteten Personen daran participiren? 5) Wem soll der Bergelohn gezahlt werden. Soll Theilung zwischen dem Eigentümer, dem Capitän, den Officieren und der Mannschaft stattfinden und in welchem Verhältniss? 6) Ist der in Seenoth oder drohender Seenoth gemachte Contract von Rechtswegen der Ungültigkeitserklärung ausgesetzt oder ist das eine Frage der Umstände? Antwort: »Die geretteten Personen sind ihren Rettern keine Entschädigung zu zahlen schuldig. Diejenigen, welche Personen gerettet haben, participiren jedoch an dem Bergelohn, der den Bergern von Gegenständen bewilligt wird.«

Betreffs der VI. Unterfrage der Haupterörterung über die Begriffe »Hülfeleistung und Bergung in Seenoth« beschloss der Congress hauptsächlich des gegenüber der drohenden Gefahr abgeschlossenen Vertrages des hülfsbedürftigen Capitäns folgenden Wortlaut:

»Jeder Vertrag betreffs Hülfeleistung, der gegenüber der drohenden Gefahr von Denen gemacht wird, die solcher Gefahr ausgesetzt sind, kann von dem Richter abgeändert werden.«

Es bleiben dann noch die Fragen:

»Sollen zwei Schiffe, welche mit einander collidirt haben, verpflichtet sein sich gegenwärtig Hülfe zu leisten?«

Hierzu entschied sich der Congress für die in Deutschland bereits bestehende Verordnung, nach der solche Verpflichtung zur gegenseitigen Hülfeleistung den betreffenden Capitänen bei Strafaudrohung auferlegt ist.

»Sollen auch Schiffe, wenn sie nicht collidirt haben, einem dritten in Noth befindlichen Schiffe Hülfe leisten?«

»In welchen Grenzen und unter welchen Bedingungen und mit welchem Unterschied hat Das zu geschehen?«

Der Congress war der Anschauung, dass ein Zwang zur Hülfeleistung nicht gefordert werden dürfe.

Ferner lag noch die Hauptfrage vor über die Competenz der Jurisdiction bei Schiffscollisionsfällen. — Diese konnte wegen Zeitmangel nicht mehr erledigt werden.

Der Congress ernannte jedoch eine Commission (der u. A. auch Herr Oberlandesgerichtspräsident Dr. Sieveking angehört), welche die Frage nochmals durchberathen und auf dem im September 1901 in Hamburg abzuhaltenden Congress zur Sprache bringen soll.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Bremerhaven.

Auf der Schoonerbrigg »Helene«, von West-Wemyss nach hier, fiel am 24. Septbr. d. J. der Leichtmatrose Sieger über Bord und ertrank. Am genannten Tage um 1 Uhr Nachmittags sollte wegen des stürmischen Wetters der Klüver festgemacht werden, wobei der Verunglückte mit beschäftigt war. Der gesteuerte Curs war SSO, der Wind kam aus SSW. Plötzlich stürzte Sieger ab und trieb an der Steuerbordseite des Schiffes vorbei. Der Capitän warf ihm sofort einen Rettungsring zu, den er aber nicht ergriff. Der Versuch, über Stag zu gehen, gelang nicht, es wurde gehalst und zurückgesegelt, von dem Verunglückten, der mit schwerem Seezeuge bekleidet war, aber nichts mehr gesehen. Ein Boot konnte wegen der hohen Sec nicht ausgesetzt werden. Etwa eine halbe Stunde nach dem Unfall wurde der Curs wieder aufgenommen. Am Klüverbaum befanden sich keine Handpferde, auch war kein Netz ausgespannt. Der Reichscommissar sieht eine wesentliche Ursache des Absturzes darin, dass der Mann Seestiefel trug, mit denen er in Fusspfeden nicht den nöthigen Halt fand. Den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft, die Netze unter dem Klüverbaum und Handpferde fordern, sei in diesem Falle nicht entsprochen worden. Der Spruch des Seeamts lautet: Am 24. September 1900, Nachmittags 2 Uhr, auf der Reise von West-Wemyss nach Bremerhaven, auf 55° 21' N. und 2° 38' O. ist der Leichtmatrose Adolf Sieger aus Altona beim Festmachen des Klüvers von der deutschen Schoonerbrigg »Helene« (L C D T) abgestürzt und ertrunken. Die Ursache des Unfalles, das auf schweres Wetter und eigene Unvorsichtigkeit des Verunglückten zurückzuführen sein wird, hat mit Bestimmtheit nicht festgestellt werden können. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden an dem Unfall, und die Rettungsmaassregeln entsprachen der Sachlage. Zu rügen ist, dass entgegen den Vorschriften des § 42 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Segelschiffe am Klüverbaum weder Netz noch Handpferde oder Quertaue angebracht gewesen sind. (W.-Ztg.)

Schiffbau.

Bauauftrag. Die Rhederei Schmidt & Hansen in Flensburg hat der Lübecker Werft von Henry Koch den Bau eines neuen Stahlschraubenfrachtdampfers von etwa 2700 T. in Auftrag gegeben.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (September 1900).

Stapell.	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
a. deutsche Werften.						
FD	403'×47'8"×32'	—	Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg	Flensburger Schiffbau-Ges.	Magdeburg	G
"	145'×26'8'3"	850 Br.-T.	Woermann-Linie, Hamburg	Bremer »Vulcan«	Ovo	"
RPD	160m×18.3m×11.6m	11000 R.-T.	Hamburg-Amerika Linie	Stettiner »Vulcan«	Kiautschou	"
FD	110'×20'6"×12'	—	Rickmers Werft, Gesthelle	Rickmers Werft, Geesthelle	Baltrum	"
PD	129m×14.2m×9.2m	5100 R.-T.	Norddeutscher Lloyd	Bremer »Vulcan«	Würzburg	"
S	—	—	Pust, Wolgast	J. C. Peuss, Anklam	Unbekannt	"
FD	255'×36'×19'6"	2325 T.	H. C. Horn, Schleswig	Henry Koch, Lübeck	Heinrich Horn	"
b. englische Werften.						
PD	452'×52'×31'	—	Hamburg-Amerika Linie	Palmers Shipb. & Iron Co., Jarrow	Acilia	G
FD	355'×45'6"×27'3"	5500 d.w.	Clan Line, Glasgow	W. Duxford & Sons, Sunderland	Clan Stuart	BC
"	360'×48'×29'	6100 d.w.	Hamilton, Fraser & Co., Liverpool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Ischmarlo	L
PD	160'×42'×11'6"	—	Wallasey, Urban District Council	J. Jones & Sons, Tranmere	Lily	"
FD	380'×49'6"×30'1"	—	Deutsche D.-G. »Hansa«, Bremen	Wm. Richardson & Co., Newcastle	Wartburg	G
"	260'×34'6"×19'2"	—	Cork S. S. Comp., Cork	"	Avocet	L
"	382'×48'×30'	—	The Nitrate Producers S.S. Co., London	Short Brothers, Sunderland	Anglo African	"
"	364'×47'8"×30'	6300 d.w.	J. Glynn & Son, Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Castano	"
PD	255'×42'6"×23'8"	—	Mackay, Hamilton (Os.)	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Donnacona	"
FD	353'×46'6"×27'4"	—	W. & C. T. Jones, Cardiff	John Readhead & Sons, Shields	Groeswen	"
"	182'×27'9"×13'5"	810 T.	D. Fuhrmann, Hamburg	R. Williamson & Son, Workington	Hamm	GL
"	—	2895 gr.T.	Buenos Ayres S. R. Co., London	Eine Firma aus Sunderland	Frank Parish	"
"	373'×48'×30'16"	—	W. H. S. N. Comp., W.-Hartlepool	R. Craggs & Co., Middlesbrough	Birkhall	BC
"	290'×40'×20'6"	—	L. N. Carl, Copenhagen	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Erik II	L
"	365'×48'×28'6"	—	Pyman S. S. Co., W.-Hartlepool	Bartram & Sons, Sunderland	George Pyman	BC
"	—	2600 d.w.	Wm. Cory & Son, London	Austin & Sons, Sunderland	Hampstead	L
"	323'×45'×25'3"	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Wm. Dobson & Co., Low Walker	Nyanza	BC
"	341'×48'×27'6"	—	Allan & Co., Sunderland	J. Priestmann & Co., Sunderland	Zvir	L
c. schottische Werften.						
FD	135'×25'×10'8"	450 T.	Hawthorn, Bros. & Co., London	Greenock Dockyard Co.	Albion	BC
"	—	1700 T.	F. S. Holland, London	Mackie & Thompson, Govan	Eastcheap	"
"	390'×51'×28'	6000 d.w.	Zuid, Amerika Ligw., Amsterdam	Russel & Co., P.-Glasgow	Zaanland	B
"	350'×44'×28'6"	5700 "	Turnbull Brothers, Cardiff	T. Turnbull & Son, Whitby	Olive	L
"	354'×45'×28'6"	6000 "	Dunedin S. S. Co.	Connal & Co., Whiteinch	Dunbar	BC
"	326'×48'×26'4"	5700 "	M'Laren, Glasgow	A. Rodger & Co., P.-Glasgow	Edderton	"
"	—	—	Young & Gillespie, Glasgow	M'Arthur & Co., Paisley	Ferrum	L
"	—	1240 gr.T.	Royal Mail S. S. Co., Glasgow	In Campeltown	Eider	BC
FD	385'×45'×30'6"	5000 d.w.	Furness Line, London	A. Stephen & Sons, Glasgow	Evangeline	L
PD	400'×49'×30'9"	4800 gr.T.	Anchor Line, London	David & Wm. Henderson, Partick	Scindia	"
FD	—	—	Paton & Henry, Glasgow	Scott & Sons, Bowling	Macrie	"
"	—	1650 gr.T.	Russische Firma	Greenock Dockyard Co.	Marie Gorlianova	B
"	220'×35'×17'6"	1250 d.w.	Pacific S. N. Co., Liverpool	R. Napier & Sons, Govan	Talca	L

Ausserdem b) 2 Fischdampfer und diverse Leichter; c) 4 Fischdampfer, 1 Bagger.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, Fsl) Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, X Dampf-Yacht, DB Dampfbugger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Stapellauf. Am 6. October lief von der Germaniawerft, Kiel, für die Kaiserliche Marine der Kreuzer »Amazon« vom Stapel. Ueber Armirung und Grössenverhältnisse dieses Zuwachses unserer Kriegsmarine fehlen uns die entsprechenden Angaben.

Stapellauf. Auf der Werft von Workman Clark & Co. in Belfast lief am 6. October für den Norddeutschen Lloyd ein neuer Dampfer vom Stapel. Derselbe erhielt den Namen »Paknam«. Das Schiff ist für die Linie Singapore-Bangkok des Norddeutschen Lloyd bestimmt. Ein zweiter Dampfer befindet sich auf derselben Werft für den Lloyd noch im Bau, der ebenfalls in dieser Fahrt Verwendung finden wird. Der neue Dampfer »Paknam« misst: 275'×41'×14'1/2', Raumgehalt 1930 Br.-R.-T., Tragfähigkeit 2600 T. Das Schiff erhält Einrichtungen für 16 Cajütpassagiere und ist mit allen Bequemlichkeiten versehen, wobei auf die Verhältnisse der Tropenfahrt besondere Rücksicht genommen ist. Die Maschinenanlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von 1100 Pferdekraften, die Geschwindigkeit des Schiffes stellt sich auf 12 Seemeilen in der Stunde. Bemerkenswerth ist noch, dass der Dampfer ausser für Kohlenfeuerung auch für Oelfeuerung, und zwar für Borneo-Oel, einge-

richtet wird, zu welchem Zwecke die Bunkerräume zugleich für die Aufnahme von Oel hergestellt werden. Die Ablieferung des Schiffes wird bereits Ende dieses Monats erfolgen.

Stapellauf. Auf der Neptunwerft, Rostock, fand am 6. October der Stapellauf eines für die chinesische Ostbahngesellschaft in St. Petersburg erbauten Doppelschraubendampfers von 3000 T. Ladefähigkeit (Baunummer 194) statt. Das Schiff erhielt den Namen »Argun«. — Der Dampfer ist aus bestem Siemens-Martinstahl in den Dimensionen 290'×41,6'×24' erbaut und führt beim engl. Lloyd die Classe A 1. Das Schiff wird mit zwei Tripleexpansionsmaschinen von je 900 HP (Cylinderabmessungen 530'×900'×1400; Gesamthub 900), mit zwei Hauptkesseln von 12 Atmosphären Druck ausgerüstet werden. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf 12 Knoten bemessen. Der Dampfer wird im December abgeliefert werden.

Stapellauf. Auf der Werft der Firma R. Williamson & Son, Workington, ist am 25. September ein nach Lloyds höchster Classe für Herrn D. Fuhrmann in Hamburg erbauter Dampfer vom Stapel gelaufen. Derselbe erhielt in der Taufe den Namen »Hamm«. Seine Dimensionen sind: 181'8"×

27' 9" × 13' 5". Tragfähigkeit 810 T. Die Tripleexpansionsmaschine hat Cylindern, deren Durchmesser 15 Zoll, resp. 25 1/2 Zoll und 11 Zoll betragen, bei 30 Zoll Hub.

Stapellauf. Der Schraubendampfer »J. C. la Cour« für Rechnung Det Forenede Dampskibs-Selskab in Kopenhagen von Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri gebaut, wurde am 6. October zu Wasser gelassen. Das Schiff, durchaus aus Stahl zur höchsten Classe des Bureau Veritas gebaut, misst: 270' × 36' 6" × 15' 4". Die Maschine wird eine 3fache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Condensation von 3600 I. P. S.

Stapellauf. Am Mittwoch, den 10. October cr., wurde auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft der Dampfer, »Stapel No. 202«, ein weiterer Frachtdampfer für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg, glücklich ins Wasser gelassen. In der Taufe erhielt das Schiff den Namen »Kiel«. Es ist ein Schwesterschiff des seiner demnächstigen Vollendung entgegengehenden Dampfers »Magdeburg« und hat folgende Abmessungen: 403' 8" × 47' 8" × 32' 0".

Probefahrt. Am Sonnabend, den 6. October, machte der auf der Werft der Northumberland Shipbuilding Co. Lim. in Hewdon-on-Tyne für die Herren A. C. de Freitas & Co., Hamburg, neuerbaute Dampfer »Etruria« von der Tyne aus seine Probefahrt. Trotz der wenig günstigen Wetter- und Windverhältnisse wurde bei den nach Landmarken gelaufenen Distanzen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von reichlich 12 1/2 Knoten in der Stunde erzielt, womit die in das Schiff gesetzten Erwartungen vollauf erfüllt wurden.

Vermischtes.

Flaggengruss auf See. Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd haben den hamburgischen bzw. bremischen Rhedereien folgende Regeln über Flaggengruss zur Einführung auf ihren Schiffen vorgeschlagen:

1. »Sobald ein in Sicht kommendes Schiff als solches erkannt wird, mit dem Flaggengruss zu wechseln ist, ist sofort die Heckflagge zu setzen, ohne Rücksicht darauf, ob das andere Schiff dieselbe bereits führt, oder welchem Schiff die Pflicht des ersten Grusses obliegt.

Die Flagge ist zu setzen, solange die Positionslaternen nicht angezündet sind.

2. Die Pflicht des ersten Grusses hat:
 - a) wenn ein Schiff vom anderen überholt wird, das überholende Schiff,
 - b) wenn eines der Schiffe still liegt, das in Fahrt befindliche Schiff,
 - c) auf den von Europa ausgehenden Linien das auf der Ausreise befindliche Schiff,
 - d) in allen übrigen Fällen dasjenige Schiff, das das andere an seiner Steuerbordseite hat.

Das hiernach zum Gruss verpflichtete Schiff hat seine Flagge zu dippen, sobald das andere Schiff in der Peilung zwei Strich vorderlicher als twards steht, jedenfalls aber nicht später; die Flagge bleibt dann so lange gedippt, bis von dem anderen Schiff der Gegengruss erfolgt ist, und ist alsdann wieder vorzuheissen.

Haben die Schiffe einander passirt, so hat das zum ersten Gruss verpflichtet gewesene Schiff die Flagge zuerst wieder niederzuholen, sofern die Flagge nicht aus besonderen Gründen gesetzt bleiben muss.

Wir begrüßen diese Anregung, der allseitige Zustimmung möglichst bald auf dem Fusse folgen möge, sehr lebhaft, ist sie doch angethan, manche bisher bestandene Unklarheit auf dem Gebiet der »See-Courtoisie« zu beseitigen. Auch bleiben zuvorkommenden Capitänen und Schiffsofficieren Widerwärtigkeiten erspart, während die von der Natur mit mangelhafter Höflichkeit Ausgestatteten — falls es solche giebt — der Unannehmlichkeit überhoben sind, mit ihren Gefühlen in Conflict zu gerathen.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16.—30. Septbr. 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 892 Schiffe, dar. 411 Dampfer (incl. Schlepper) und 481 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt theiligten sich, nach Flaggen geordnet: 695 deutsche, 102 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 41 holländische, 35 englische, 12 russische, 4 belgische, 2 französische und 1 spanisches Schiff.

Bauendahl'sche Nordpolexpedition. Am 4. October hielt die Geographische Gesellschaft zu Hamburg eine Sitzung ab, in der auch über die Bauendahl'sche Nordpolexpedition gesprochen wurde. Die Kühnheit des Unternehmens, die besonders in der geringen Grösse des Expeditionsschiffes (ein kleiner 44 Registertons haltender Seefischer-Kutter ohne Dampfkraft), der beabsichtigten Preisgebung desselben und einer geplanten Schollenfahrt auf dem Meereise zu Tage tritt, hat in Fachkreisen gewichtige Bedenken hervorgerufen. Diesen Bedenken verlied Herr Admiralitätsrath Koldewey im Anschluss an die Worte des Vorsitzenden, Herrn Bürgermeister Dr. Mönkeberg, Ausdruck, indem er Bauendahls Plan, das Schiff im Stich zu lassen und unter Anwendung einer allerdings geistreichen und praktisch ordachten Beförderungsmethode seines Gepäcks (Schwimmkisten, Drahtseilwinden) weite Strecken über treibendes Meereis vorzurücken für bedenklich hielt. Trotzdem fasste Admiralitätsrath Koldewey, im Gegensatz zu einer jüngst in der bedeutendsten geographischen Fachzeitschrift (Petermanns Mittheilungen) abgedruckten scharf verurtheilenden und absprechenden Meinungsäußerung seine Ansicht dahin zusammen, dass er Bauendahls Unternehmung auf Grund häufiger persönlicher Unterhaltung mit dem Führer der Expedition für nicht gewagter halte, als etwa die Unternehmung Nansons oder die jüngste Hundeschlittenfahrt des Herzogs der Abruzzen, und dass Bauendahls Idee durchaus nicht so ohne Vernunft und vor allem Bauendahl selbst keineswegs so wissenschaftlich unvorbereitet den Kampf im Polareis begonnen habe, wie es oben erwähnte Äußerung in Petermanns Mittheilungen hinstellen geneigt sei. Freilich sei heut zu Tage bei unserer relativ guten Kenntniss der Nordpolar-Gebiete Bauendahls Hauptproblem, vor allem eine höhere nördliche Breite als seine Vorgänger zu erreichen, auf der Basis eines so kühnen Projectes kaum der eingesetzten Menschenleben werth.

Die Schiffer- und Rheder-Gesellschaft »Concordia«, Eßleb. eröffnete am 7. October wieder ihre regelmässigen Sitzungen. Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachte die Versammlung ihres langjährigen Vorsitzenden Capitäns Hein, der am 10. Juni d. J. mit Tod abgegangen war und erhob sich zur Ehre seines Andenkens von ihren Sitzen. Neben anderen Punkten, wurde die Aufmerksamkeit sämtlicher Kreise auf die Gefahren gelenkt, welche mit dem Genuss ungekochten Wassers verbunden sind, welches Schiffe aus tropischen Gegenden mitnehmen, wo eine Controlle desselben nicht in hinreichendem Maasse ausgeübt werden kann. Um dem Widerwillen der Besatzung gegen gekochtes Wasser zu begegnen, sei es zweck-

mässig, dasselbe mit etwas Thee oder Reis oder dergleichen aufzukochen. Die Ausserachtlassung dieser Maassregel (?) führte auf dem Bremer Schiff »Hodwig« und der Elslether Bark »Dorothea« so schwere Unfälle herbei, dass beide Schiffe ihre Führer durch den Tod verloren und nur mit grosser Mühe einen Nothhafen anlaufen konnten. Weiter entstand eine lebhaft debattierte Frage über die Zweckmässigkeit der Beaufsichtigung des Tiefganges der Sueschiffe durch die Seebereifungsgenossenschaft. Während einige Redner das in Deutschland nun eingeführte Verfahren im empfehlenden Sinne besprachen, waren andere der Meinung, dass das englische Verfahren einer Tiefadelinie — Board of Trade-Mark — vorzuziehen sei. Jedenfalls sei an der Hand der Erfahrung zu prüfen, welches Verfahren den schliesslichen Vorzug verdiene. In der nächsten, am 20. d. M., stattfindenden Sitzung findet die Neuwahl des Vorstandes der »Concordia« statt.

Funkentelegraphie nach Schärer. Den Kohärer Marconis (Empfangsapparat für drahtlose Telegraphie) ersetzt der ungarische Electrotechniker Bela Schärer durch einen Empfangsapparat, der umgekehrt wie der Kohärer functionirt und deshalb Antikohärer genannt wird. Derselbe besteht aus einem Silberspiegel, dessen Metallbelag durch Schnitte in eine Anzahl Streifen zerlegt ist. Dieser Metallbelag behält trotz der Zwischenräume eine gewisse Leitfähigkeit für den electrischen Strom, dieselbe wird aber durch das Auftreffen electrischer Wellen bedeutend verringert. Nach dem Aufhören der Wellen nimmt die Leitungsfähigkeit sofort den ursprünglichen Werth an, ein Klopffapparat ist also nicht erforderlich. Die Empfindlichkeit des Apparats ist von der Luftfeuchtigkeit abhängig, im Vacuum jedoch ist sie constant. Die Anordnung der Apparate ist die folgende: Die Sendestation stimmt mit der Marconi'schen überein. Der Inductor hat eine Schlagweite von 30 cm; der eine Pol lag an der Erde, der andere war mit einem 20 m langen freihängenden Metalldraht verbunden. Die Empfangsstation, auf einem Schiff befindlich, bestand aus einem Antikohärer der beschriebenen Art, dessen einer Pol mit einem langen, am Mast befestigten Draht verbunden war, während der zweite Pol an der Erde lag. Parallel zum Antikohärer befanden sich ein Element und ein Telephon in Hintereinanderschaltung. Bis 100 km Entfernung waren die in Morse-Schrift telegraphirten Zeichen deutlich im Telephon vernehmbar; ebenso gut gelangen die Versuche mit einem Relais an Stelle des Telephons. Die interessanten Experimente fanden im Adriatischen Meere und im Bristol-Canal statt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 8. October. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Redacteurs Grzywacz und Lösser, beide von der Hamburgischen Börsenhalle, ferner Herr Dr. Herrmann an der Seewarte. Nach Erledigung der Eingänge, unter denen besonders die Mittheilung von der Gründung eines Internationalen Maritimen Bureaus beachtenswerth ist, wird zu den Anträgen der 21. Reichstagscommission zum Entwurf der Seemannsordnung Stellung genommen. Die Berathungen finden gestützt auf das Seite 399 in der »Hansa« veröffentlichte Material statt. Die erste längere Debatte fand zu § 5 statt, der dem Bundesrath die Verpflichtung auferlegt, Bestimmungen über die Anforderungen an den körperlichen Zustand der Anzumusternden zu stellen. Nachdem auf den früheren Vereinsbeschluss in dieser Angelegenheit hingewiesen wird, nämlich der Seebereifungsgenossenschaft diese Vollmacht zu erteilen, beharrt der Verein auf dem einstigen Standpunkt. Dem Antrag zu § 25 Abs. 1, dass der Heuervertrag der schriftlichen Form bedürfe, wurde nach sehr eingehendem Meinungsaustausch

zugestimmt. War man zwar der Ansicht, dass die Rhederei-interessen dadurch keine Beeinträchtigung erfahren, so konnte andererseits doch auch nicht der Nutzen für den Schiffsmann aus solcher Neusachlage ersehen werden. Die Folge dieser Bestimmung wird sein, dass sich der Rheder bzw. dessen Vertreter in Zukunft nicht mehr auf Heuerverträge vor der Anmusterung einlassen werden, da eine schriftliche Form nicht immer in allen Fällen eingehalten werden kann, eine mündliche, wie sie bisher beobachtet wurde, aber ungültig sein wird. Auf ganz entschiedenem Widerstand stiess der zu Satz 2 Absatz 2 des § 33 gestellte Antrag, welcher lautet: »Das Löschen und Laden an Festtagen ist verboten.« Die Mitglieder sehen in dieser Bestimmung eine schwere nicht zu übersehende Schädigung der deutschen Seeschifffahrt. Der von einem Mitgliede gestellte Antrag, den Wortlaut des Entwurfes an dieser Stelle des § 33 wieder herzustellen, wurde mit allen gegen zwei Stimmen angenommen. Andererseits stimmte der Verein aber dem zum Abs. 1 gestellten Antrag, der die Vereinbarung ausschliesst, zu, ebenso wie er sich damit einverstanden erklärte, dass zwar der Wachdienst in Arbeitszeit einzurechnen ist, aber nur soweit die Arbeitszeit nicht weniger als zehn Stunden täglich beträgt. Eine sehr lebhaft debattierte Discussion griff zum Schluss noch zum § 34 Platz, als die Reichstagscommission hierzu beantragt hatte, gleich dem Schiffsmann seien auch die Schiffsofficiere zum Empfang von Ueberstunden berechtigt. Die Majorität glaubte, dass durch eine derartige Bestimmung die sociale Stellung der Schiffsofficiere entschieden beeinträchtigt werde, während die Minderheit, welche dem Antrage der Reichstagscommission zustimmte, mit ihrer Ablehnung eine pecuniäre Schädigung der Schiffsofficiersinteressen befürchtete. Der Verein erklärte sich für den Wortlaut des Entwurfes. Nächste Sitzung am 15. October.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 10. October. Als Mitglieder werden die Herren Capitäne Napperschmidt, D. »Ascania«, v. Hoff, D. »Helvetia« und Herr Göldner, I. Officier D. »Argentina« aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge präsentiert der Vorsitzende den Versammelten das dem Ehrenpräses, Herrn Capt. Woitschewsky, zu überreichende Geschenk, ein silberner Pokal nebst entsprechender Widmung. Zur Tagesordnung, Wahl eines I. Vorsitzenden, wird von der Wahlcommission Redacteur Schroedter in Vorschlag gebracht und bei der darauf folgenden Stimmzettwahl gewählt. Die Stelle des Gewählten, der II. Schriftführer war, nimmt Herr Holtz, Protocollführer im Seeamt, ein. Nächste Sitzung am 17. October.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 5. October abgehaltenen statutenmässigen ausserordentlichen Mitgliederversammlung wurden zunächst 13 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Nachdem zunächst der Cassenbericht über das dritte Vierteljahr erstattet war, welcher der grossen Ausgaben halber nicht ganz so günstig ausfiel, wie der der beiden ersten Quartale, wurde ein »Eingekundt« aus der letzten Nummer der »Hansa« verlesen und besprochen, laut welchem in einem hiesigen Bürgerverein der Antrag gestellt worden sein soll, die Hamburger Schifffahrt zu verstaatlichen. In der Versammlung war man allgemein der Meinung, dass nur völlige Unkenntniss der Lebensbedingungen der Seefahrt die Stellung eines derartigen Antrages ermöglichte, der, wenn er zur Wirklichkeit würde, wahrscheinlich auch das Ende der Hamburger Schifffahrt bedeuten werde. Beschlossen wurde sodann noch, die gemüthlichen Zusammenkünfte des Vereins in diesem Winter, wenn möglich, anstatt am ersten Sonntage, am zweiten Sonnabende eines jeden Monats abzu-

halten. Verhandelt wurde hierauf über die Frage der Gründung eines Vereinsorgans und beschlossen, mit derselben im Januar des nächsten Jahres zu beginnen und zwar soll jedes Vereinsmitglied verpflichtet sein, dieses Blatt zu halten; der Abonnementspreis wurde auf \mathcal{A} 4.— für das Jahr festgesetzt. Sodann wurde der Verwaltungsrath beauftragt, der ausserordentlichen Mitgliederversammlung im Januar des nächsten Jahres den Entwurf von Satzungen für eine Krankenversicherung der Mitglieder auf Gegenseitigkeit vorzulegen. Beide Beschlüsse wurden mit absoluter Majorität gefasst. Nachdem hierauf noch drei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

Büchersaal.

Hübner's Geographisch-statistische Tabellen. Herausgegeben von Hof-Rath Professor Fr. v. Juraschek. Verlag von Heinrich Keller in Frankfurt a. M. 1900.

Die Hübner'sche Tabelle hat in allen Kreisen bereits eine Verbreitung gefunden, wie selten ein ähnliches populäres Unternehmen, und es wird immer mehr erkannt, dass sie Jedermann auf das bequemste und billigste in die wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse aller Länder der Erde einführt. Für die Bearbeitung dieser neuen Auflage sind wiederum die besten, theilweise officiellen Quellen benutzt worden. Dieses Schriftchen erspart lästiges Aufschlagen in grösseren geographischen Werken und man gewinnt durch dessen Anschaffung Zeit, somit Geld. Alle Notizen darin sind in jeder Beziehung zuverlässig. In dem neuen Jahrgang sind auch bereits die Veränderungen berücksichtigt, die der Colonialbesitz des deutschen Reiches, sowie der Vereinigten Staaten von Amerika in neuester Zeit erfahren hat. Ganz neu ist eine Tabelle der Weltproduction von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais und des Welthandels mit Getreide und Mehl, ferner eine Tabelle der Lebensmittelpreise in Deutschland, England und Amerika in den jüngsten Jahren eingefügt.

Für den gegenwärtigen Zeitpunkt, in dem es in Folge der grossen Weltereignisse für Jeden, der den politischen Vorgängen folgen und sie verstehen will, unabweislich ist, sich über die Machtverhältnisse und Machtmittel der einzelnen Staaten: Ausdehnung, Bevölkerungszahl, Heeresstärke, Marine, Finanzen usw. zu unterrichten, sind Hübner's Tabellen von ganz besonderem Werthe, da sie über dies alles in übersichtlichster und zuverlässigster Weise Auskunft geben.

Preis der elegant gebundenen Buch-Ausgabe \mathcal{A} 1.20, der Wandtafel-Ausgabe 60 ϕ .

Frachtenberichte.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edge & Co.

New-York, den 28. September 1900

Der Frachtenmarkt, soweit Dampferräume in Betracht kommt, hat beinahe nach allen Richtungen hin seine feste Stellung behauptet. Getreidedampfer sind nicht so stark gefragt worden, wie wir es letzthin annahmen, ganz besonders sind die Verschiffer in nächster Zeit nicht in der Lage neue Geschäfte zu Raten abzuschliessen, wie sie von den Rhedern gefordert werden. Baumwolle-Charterer zeigen mehr Neigung, Räume zu den vorherrschenden Raten zu acceptiren. Nur geringe Geschäfte haben sich von Golfhäfen abgewickelt, immerhin konnten sich die Raten in Folge beschränkten Räumteverbrauchs auf der Höhe halten. »Timber«-Vercharterungen haben in Folge der Meinungsverschiedenheiten zwischen Rhedern und Verschiffern nur sehr begrenzt stattgefunden; dasselbe lässt sich von Zeit- und Kohlenbooten sagen. — Zu den vorwöchentlichen Bemerkungen über unseren Segelschiffsmarkt haben wir nichts hinzuzufügen, es sei denn die Bemerkung, dass der Bedarf nach »Lumber«-Räumen vom Golf nach Südamerika befriedigend war, und neue Order eine Ratenänderung veranlassen werden.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ d	20/	17/6	15/
London,	5d	25/	20/	17/6
Glasgow,	4 $\frac{3}{4}$ d	22/6	17/6	17/6
Bristol	5 $\frac{3}{4}$ d	25/	17/6	20/
Hull	5 $\frac{3}{4}$ d	25/	20/	17/6
Leith	5 $\frac{1}{2}$ d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5 $\frac{3}{4}$ d	25/	20/	17/6
Hamburg	80 ϕ	30c.	22cents.	50 mk
Rotterdam	12c.	30 cts.	20 cts.	13c.
Amsterdam	12c.	30 cts.	20 cts.	13c.
Kopenhagen	4/9	30/	22/6	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4 $\frac{1}{4}$ d	23/9	15/	15/
Bremen	85 ϕ	30c.	22c.	12c.
Marseille	3/9	30/	25/	25/a30

Baumwolle, gepr.: Liverpool 50 c. — Hamburg 45 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 50 c. — Antwerpen 40 c. — Bremen 50 c. — Marseille 50 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4/9d	4/9d	3/10 $\frac{1}{2}$	3/10 $\frac{1}{2}$	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	3/1 $\frac{1}{2}$	a3/6	.....	30 c.
			Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	27 $\frac{1}{4}$ c.	26c.	18c.	28 $\frac{1}{4}$ a29c.		

Von geradezu verblüffender Wirkung!

RASCH-PUMPE

Ohne Kolben, ohne Saugkorb!

PUMPE F. KELLER, GARTEN etc.

Saug- und Druckpumpe, leicht, schnell, einfach zu bedienen.

Saugpumpe, stehend und fahrbar.

FEINSTE REFERENZEN UND ZEUGNISSE!!

ca. 6000 Ltr. ca. 21000 Ltr.

LEISTEN BEI UNUNTERBROCHENEM BETRIEB

FORDERN NICHT NUR SAND, SCHLAMM, SONDERN AUCH KIESELSTEINE, KOKES, ZIEGELSTEINBRÜCKEN, HOLZSTÜCKE, PUTZWOLLE, KORKSTOPFEN, KNOCHEN, SPEISERESTE, ETC. ETC.

HEHR & CO., RUHRORT.

Buchdruckerei

Eckardt & Messtorff

* HAMBURG *

Rödingsmarkt 53

* Anfertigung von *

Drucksachen

* jeder Art *

Sauber * Preiswerth.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 42.

Hamburg, den 20. October.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Physik an den Navigationsschulen. — Opiumsmuggel an der chinesischen Küste. — Ein Vorschlag zur Kohlenersparniß bei Schiffsmaschinen. — Seeamtsverhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Canal. — Patent-Liste.

Auf dem Ausguck.

Es ist immer heftig bestritten worden, wenn wir sagten, die 21er Reichstagscommission zur Berathung des Entwurfs der Seemanns-Ordnung habe sich aus Personen zusammengesetzt, die über die praktischen Bedürfnisse der seeschiffahrttreibenden Bevölkerung nur sehr mangelhaft unterrichtet gewesen sein müssen. Zu dieser Behauptung giebt nicht allein der widersinnige Antrag betr. das generelle Verbot der Sonntagsarbeit Veranlassung, sondern auch eine Stelle aus dem sog. **Antrag zur Seemannsordnung**. Derselbe bezweckt bekanntlich, so ziemlich Alles unter staatliche Beaufsichtigung zu stellen, was im Betriebe der Seeschiffahrt vorkommt. Diese Anschauung ist, soweit es sich um eine geforderte Controlle über den seetüchtigen Zustand des Schiffes, seine Einrichtung, Ausrüstung, Besatzung etc. handelt, insofern einigermassen erklärlich, als man weiss, dass Socialisten und deren Helfershelfer ihre Mache hinter den Coulissen getrieben haben. Dann kommt aber eine Forderung, die auf den praktischen Seemann geradezu verblüffend wirkt. Es soll nämlich auch staatlich die

Stauung nach Seemannsbrauch beaufsichtigt werden. Sollten die Souffleure falsch verstanden sein, oder was hat sich die Reichstagscommission bei diesem Vorschlage eigentlich gedacht? Will man den Antrag praktisch, und wie natürlich zu erwarten ist, gewissenhaft durchführen, dann ist an jeder Ladeluke eines jeden deutschen Schiffes ein Staatsbeamter zu postiren, der während der ganzen Zeit, in der geladen wird, beschäftigt bleibt. Die deutsche Handelsflotte besteht aus 1031 Dampfern und 955 Seglern! — Aus Rücksicht auf unsere Reichstagsboten unterlassen wir, weitere Schlussfolgerungen zu ziehen. Der seemannische Leser wird sich dieser leichten Mühe selbst unterziehen.

Einem uns aus Kiel zugegangenen Schreiben entnehmen wir:

... »Ich wundere mich, so oft mir Belege über die Schädlichkeit des Reichstagscommissionsantrages zu § 33 Abs. 2 der Seemannsordnung, dass »an **Festtagen** das **Löschen** und **Laden** überhaupt **verboten** sein soll«, zu Augen oder Ohren kommen, immer wieder über die Behauptung: »Wenn ein Schiff im fremden

Hafen löschen oder laden will, so seien immer einige Leute der Mannschaft zur Beaufsichtigung in den Laderäumen, ebenso wie zur Bedienung der Dampfwinden nöthig. Durch den Antrag der Reichstagscommission werde es aber nicht mehr gestattet sein, sich dieser Personen bedienen zu können.« Wie gesagt, ich wundere mich darüber, denn, wenn Laden und Löschen generell verboten ist, warum spricht man denn noch immer von Personen zur Beaufsichtigung von Arbeiten, die doch überhaupt nicht stattfinden können.« . . .

Wir bemerken, dass unser Correspondent mit dieser Anschauung keineswegs allein steht, obgleich sie nach unserer Beurtheilung unrichtig ist. Das Verbot des Löschens und Ladens an Festtagen bezieht sich doch nur auf die Seemannsordnung, also auf ein Gesetz, das die Lebensbedingungen zwischen Schiffer und Mannschaft an Bord regeln soll. Gerade dieser § 33 fällt unter die Rubrik »Vertragsverhältniss«, womit die Verträge zwischen Schiffer und Mannschaft gemeint sein sollen. Der Rhederei würde es, falls der Reichstag dem trotz alledem sehr verhängnissvollen Antrage zustimmen sollte, unbenommen bleiben, an Festtagen löschen oder laden zu lassen. Natürlich kann die Rhederei von diesem Recht — ganz besonders in ausländischen Häfen — nur Gebrauch machen, wenn ihr die Unterstützung einzelner Personen der Besatzung zur Seite steht. Wäre es schlimmstenfalls auch vielleicht möglich, die Bedienungsmannschaften der Winchen durch entsprechende Kräfte vom Lande zu ersetzen, schon schwieriger würde man aber vom Lande vollgültige Ersatzleute für die Bedienung der Kessel, die den Winchen den Dampf geben, finden, während es einfach unmöglich wäre, die Controlle und die Aufsicht über die ein- bzw. auszunehmende Ladung Personen zu überlassen, die keine Verantwortung für diese sonst von Schiffs-officieren auszuübende Dienstpflicht übernehmen. Berücksichtigt man alle diese Bedenken, dann ist das die Rhederei zwar nicht bindende Verbot in der Seemannsordnung doch von derartiger Wirkung, dass auf deutschen Schiffen an Festtagen tatsächlich nicht gelöscht oder geladen werden könnte. Und was Das bedeutet, im Concurrenzkampf mit ausländischen Rhedereien, weiss jeder einigermassen mit dem Seeverkehr vertraute Person.

Die seit längerer Zeit Aufsehen erregenden Angriffe des englischen Navigationslehrers Herrn **Plumstead** gegen den Nordpolforscher **Nansen** mit Rücksicht auf die Richtigkeit der von Letzterem veröffentlichten Berechnungen auf dessen Schlittenfahrt im hohen Norden, sind in ein weiteres für Nansen zweifellos ungünstiges Stadium getreten.

Wir haben s. Z. (Seite 278) mitgetheilt, dass **Plumstead** dem norwegischen Forscher unvereinbare Widersprüche — in seinen Buch »Im hohen Norden« einerseits und mehreren Aufsätzen im »Daily Chronicle« andererseits — nachgewiesen hatte und trotz aller Anstrengungen nur die eine Antwort erhielt: »Fridtjof Nansen habe keine Zeit auf derartige Angriffe zu antworten.« Da **Plumstead** mit dieser lakonischen Antwort nicht zufrieden war, sondern die »Royal Geographical Society« in London, in der Nansen mehrere Vorträge im Inhalt identisch mit den Artikeln des »Daily Chronicle« gehalten hatte, aufforderte, den Forscher zu einer Erklärung zu veranlassen, griff das Interesse für den Meinungsaustausch immer weiter um sich. Zwar hat die Geographische Gesellschaft dem Wunsche des unermüdlichen Navigationslehrers nicht entsprochen, statt dessen ist ihm aber in Wien ein sehr werthvoller Bundesgenosse geworden. Kein Geringerer als Admiral von **Brosch**, s. Z. Begleiter **Payer's** auf dessen bekannter Forschungsreise ins Polargebiet, unterstützt nicht nur in einem längeren Aufsatz in der Zeitschrift der Geographischen Gesellschaft in Wien das Betreiben des Engländers, sondern er fordert Nansen unzweideutig auf, Erklärungen über die nicht wegzustreitenden Widersprüche zu geben. Dass es gerade ein Oesterreicher ist, der Herrn **Plumstead** die hilfreiche Hand bietet, hat einen besonderen Grund. Unter anderen anfechtbaren Behauptungen hat Nansen auch die aufgestellt, er habe auf seiner Schlittenfahrt das s. Z. von **Payer** entdeckte **Wilczek-Land** nicht gefunden, obgleich er sich in der vom österreichischen Forscher dafür angegebenen Position aufgehalten. Kurze Zeit nach dieser Mittheilung kehrte die **Wellmann'sche Expedition** mit der Nachricht zurück, auf dem **Wilczek-Land** verweilt zu haben. — Selbstverständlich werden wir den weiteren Verlauf dieser für Nansen zwar wenig angenehmen, für die Allgemeinheit aber sehr interessanten Angelegenheit verfolgen und dementsprechend darüber berichten.

Dass die **Londoner Hafeneinrichtungen** längst nicht mehr auf der Höhe der Zeit stehen, ja überhaupt nicht den Anforderungen an einen modernen erstclassigen Hafen entsprechen, ist für Schiffahrtskreise nichts Neues. Immerhin haben wir bisher die verschiedenen Klagen und Beschwerden über Zeitverluste bei der Expedition der Schiffe noch nicht so zusammengefasst gehört, wie es in dem Briefe eines Liverpooler Rheders an eine englische Zeitung geschehen ist. Berücksichtigt man auch, dass zwischen London und Liverpool von jeher eine grosse Rivalität bestanden hat, und mildert

auf Kosten dieser Empfindung manche Bemerkung des Briefes, so bleibt doch noch so viel Ungünstiges über die Londoner Hafeneinrichtungen stehen, dass man ein Gefühl des Erstaunens nicht zu unterdrücken vermag. Nachdem der englische Rheder bemerkt, dass die Unzulänglichkeit der Quairäumlichkeiten mit der Zunahme der Dampfer keinen Schritt gehalten hat und diesen Zustand als kaum länger erträglich bezeichnet, heisst es weiter:

»Was soll man z. B. dazu sagen, dass in allerjüngster Zeit lediglich wegen der Mangelhaftigkeit der Londoner Dockeinrichtungen eine ganze Anzahl Dampfer in Gravesend einen unfreiwilligen Aufenthalt von zwei bis acht Tagen nehmen mussten. Zahlreiche Dampfergesellschaften, welche für ihre Schiffe im Londoner Hafen keine eigene Anlegeplätze haben, werden dadurch in geschäftlicher Hinsicht nicht wenig benachtheiligt. Aber die Rückständigkeit der Londoner Dockverhältnisse ist es nicht allein, oder auch nur vornehmlich, welche die Kritik und den Unwillen der Handelswelt herausfordert. So spielt u. a. der Leichterverkehr eine so hervorragende Rolle im Londoner Hafenbetriebe, dass von seinem regelrechten Functioniren die Innehaltung der vereinbarten Lade- und Lieferfristen sehr wesentlich mit bedingt wird. Nun ist es aber Thatsache, dass sowohl die Dockgesellschaften als die Frachtmakler ihre liebe Noth haben, um sich die Verfügung über die nöthige Zahl von Leichterschiffen zu sichern. Auch die Wassertiefe der Docks entspricht nicht immer den Tiefgangverhältnissen der modernen Dampfercolosse. In den Millwall-Docks z. B. können bei Fluthzeit Dampfer von 26 bis 27 Fuss Tiefgang docken, bei Ebbe nur solche bis zu 21 Fuss. Infolge der Bauart der Dockeinfahrten müssen moderne Dampfer 2 Fuss Wasser unter dem Kiel haben, bevor ihnen die Einfahrt in das Dock gestattet wird.«

Aus dem kürzlich veröffentlichten Bericht des »Mersey Docks & Harbour Board« für das Geschäftsjahr vom 30. Juni 1899 bis 1. Juli 1900 geht eine Verminderung der Einnahmen und dementsprechend ein **Niedergang des Verkehrs von Liverpool** hervor. Und zwar differirt die Einnahme gegen das Vorjahr um 51 000 £, während der Hafenvorkehr um 652 Schiffe und 153 199 Tons geringer als im Vorjahre war. Nach der »Shipping Gazette« wäre angesichts dieser Erscheinung die Behauptung, dass Liverpool's Stern im Niedergehen begriffen ist, vollkommen unrichtig. Gerade im letzten Decennium war der Verkehr in der Merseystadt ungeheuer grossen Fluctuationen ausgesetzt. Während nach den officiellen Angaben im Berichtsjahre 1893 eine Verminderung des Verkehrs um 500 000 T. zu verzeichnen war, wurde im nächsten Jahre schon wieder

der Handelsumfang von 1892 erreicht und ein Jahr später sogar um 800 000 T. überschritten. Seitdem hat bis zum letzten Jahre eine ständige Verkehrszunahme Platz gegriffen. Das englische Blatt erklärt das Manco von 153 199 Tons im Berichtsjahre durch die Absorption des Truppentransportraumgehalts, der in der Höhe von 350 000 Tons im südafrikanischen Kriege allein von Schiffen verwendet wurde, die in Liverpool beheimathet waren. Diese Dampfer haben in der ganzen Zeit, während deren sie von der Regierung gechartert waren, nicht ihren Heimathshafen angelaufen, sondern London oder Southampton. Einzelne, wie beispielsweise »Britannic«, haben im Laufe des Jahres die Tour Capstadt-England fünfmal zurückgelegt. Die auf diese Weise dem Liverpooler Verkehr entzogene Räume umfasst demnach eine Tonnage, mindestens dreifach so hoch wie 153 199 T., um welche der letztjährige Seeverkehr dem vorjährigen nachstand.

Der Norddeutsche Lloyd hat beschlossen, von den bei der Brandkatastrophe in Newyork in Mitleidenschaft gezogenen Dampfern die beiden Dampfer »Bremen« und »Main« wieder zu repariren, den Dampfer »Saale« dagegen zu verkaufen. Die Beschädigungen der beiden erstgenannten Dampfer erwiesen sich bei Weitem nicht so ernst, wie anfangs zu befürchten stand, sie beschränken sich auf die Schiffskörper, die Aufbauten auf Deck und die Cajütsräumlichkeiten, während die Maschinen und Kessel intact sind. Der Dampfer »Bremen« soll in Deutschland reparirt werden. Die Reparatur des Dampfers »Main« wurde einer amerikanischen Werft in Newport News übertragen, und es befindet sich auch dieser Dampfer bereits von Newyork unterwegs. Darnach werden also die beiden Dampfer »Bremen« und »Main«, von welchen der erstere vor circa drei Jahren, der letztere erst im Frühjahr dieses Jahres in Fahrt gestellt wurde, der Flotte des Norddeutschen Lloyd erhalten bleiben.

Physik an den Navigationsschulen.

Unter dieser Ueberschrift veröffentlicht Herr Dr. Meldau in Nr. 36 der »Hansa« einen kleinen Aufsatz, der mir der Beachtung um so mehr werth erscheint, als darin wieder über einen neuen Prüfungsgegenstand gesprochen wird, der, wie der geschätzte Herr Collego behauptet, gemäss den Beschlüssen der vorjährigen Directoren-Conferenz in die Steuermanns- und Schifferprüfungen eingeführt werden soll. Bevor ich zu der Sache selbst Stellung nehme, möge es mir gestattet sein, einige Bemerkungen allgemeiner Art vorzuschicken,

die ich schon früher einmal, allerdings erfolglos, in Berlin auf dem Schiffer-Verbandstage gemacht habe.

Bei dem gewaltigen Fortschritt, den die Schifffahrt namentlich in der letzten Hälfte des 19. Jahrhunderts gemacht hat, ist es selbstverständlich, dass der Unterricht in den Navigationsschulen nicht auf dem alten Standpunkte stehen bleiben kann, sondern mit der Zeit fortschreiten muss. Dieser Fortschritt aber, wenn er eine segensreiche Wirkung ausüben soll, muss in planmässiger, bedächtiger Weise eingeleitet aber auch energisch durchgeführt werden. Unter planmässiger Einleitung des Fortschritts verstehe ich zwei Theile, die zunächst gleichzeitig vorzunehmen sind, nämlich Ausmerzung des Veralteten und Einführung des als besser erkannten Neuen, bisher habe ich den ersten Theil dieser schwierigen Arbeit leider noch immer fast gänzlich vermisst, wogegen der letztere in nicht unerheblichem Maasse bereits vollzogen ist. Dass bei solchem Beginnen aber die Gründlichkeit des Unterrichts, worauf doch ein sehr grosser Werth zu legen ist, bedauerlicher Weise zu sehr leiden muss, empfinden mit mir ohne Frage alle Collegen.

Um von vielen nur ein hervorragendes Beispiel anzuführen, will ich darauf hinweisen, dass wir das Zweihöhenproblem nach der Methode von Sumner zwar neu eingeführt, dabei aber die Douwes Methode doch beibehalten haben. Nachdem allseitig anerkannt worden ist, dass die Lösung dieses Problems nach der Sumner'schen Methode die bessere ist, könnte man doch die Douwe'sche einfach bei Seite schieben und dadurch die nöthige Zeit gewinnen, um den Schülern die bessere Methode recht gründlich beizubringen.

Aber wie hiermit, so ist es in den letzten Jahren mit manchen anderen Unterrichtsgegenständen auch gegangen, man hat das Neue einfach eingeführt, ohne von dem Alten einen entsprechenden Theil wegzuräumen, und da trotzdem eine Verlängerung der Curse nicht stattgefunden hat, so ist es schliesslich so weit gekommen, dass der Unterrichtsstoff in der vorgeschriebenen Zeit nicht mit der wünschenswerthen Gründlichkeit bewältigt werden kann.

Wenn diesem Uebelstande dauernd abgeholfen werden soll, so kann, meiner Meinung nach, nur eine vollständige Neuordnung des Unterrichts in den Steuermanns- und Schifferclassen zum Ziele führen, so wie die Sache jetzt liegt, sehe ich keine Möglichkeit dazu. Heute ist die Schifferprüfung im Grossen und Ganzen eine Wiederholung der Steuermannsprüfung, ich beweise das dadurch, dass ich, wenn es der gesetzlichen Vorschriften wegen angängig wäre, einen Steuermannsschüler, der die schriftliche Steuermannsprüfung gut (d. h. alles genügend) bestanden hat, sofort in die Schiffer-

prüfung schicken würde, ohne den geringsten Zweifel an seinem Bestehen darselben zu haben; denn selbst wenn er die neuen Fächer der schriftlichen Schifferprüfung: »sphärische Trigonometrie, Berechnung der Culminationszeit der Gestirne, Bestimmung von Stand und Gang des Chronometers durch gleiche Sonnenhöhen, Wind- und Meeresströmungen«, die ja auch in der Steuermannsclassen eingehend behandelt werden müssen, sämmtlich ungenügend löste, was bei einem guten Steuermannsschüler nicht zu erwarten steht, so würde er die schriftliche Schifferprüfung, auf welche mit Recht das grösste Gewicht gelegt wird, doch bestehen.

Hierin sollte man an maassgebender Stelle doch endlich gründlich Wandel schaffen; es müssen die Gebiete der Steuermanns- und Schifferclassen, soweit dies überhaupt möglich ist, vollständig getrennt werden, erst dann ist eine Vertiefung des Unterrichts in beiden Classen möglich. Demotsprechend müssen aber auch die Prüfungsgegenstände in beiden Prüfungen sorgfältig gesondert und alle Wiederholungsprüfungen, soweit sie irgend zu entbehren sind, vermieden werden. Weshalb soll z. B. ein Schiffer-Candidat nochmals in Arithmetik, Geometrie und ebener Trigonometrie schriftlich wiedergeprüft werden, hat er doch bereits in der Steuermannsprüfung die erforderlichen Kenntnisse in diesen Wissenschaften nachgewiesen. Und wenn man besondere Gründe, die ich allerdings nicht verstehe, haben sollte, um eine schriftliche Wiederholungsprüfung für nöthig zu erachten, so bleibt mir unerfindlich, weshalb man eine solche in der mathematischen Geographie nicht für erforderlich hält, die doch ein ausserordentlich wichtiges Feld für den Schiffsführer ist. Andere Prüfungsgegenstände will ich gar nicht erwähnen, denn man findet die fast vollständige Uebereinstimmung beider Prüfungen sofort heraus, wenn man die gesetzlichen Bestimmungen durchsieht, die vor nunmehr 30 Jahren erlassen wurden.

Ausserdem muss ein grösseres Gewicht auf die Vorbildung der in die Steuermannsclassen eintretenden Schüler gelegt werden, die Vorschulen leisten jetzt viel zu wenig im Vergleich mit den Steuermannsclassen. Für sie könnte auch ein gewisses Feld abgegrenzt werden, was ihnen gründlich zu beackern vorbehalten wäre; z. B. Arithmetik, Geometrie und mathematische Geographie in dem Umfange, wie sie in der Steuermannsclassen erforderlich sind, so dass in diesen Wissenszweigen hier nur ein Wiederholungs-Cursus erforderlich würde; dadurch könnte viel Zeit gewonnen werden, um die Kenntnisse der Schüler in anderen Fächern zu vertiefen.

Zur Durchführung dieser wesentlichen Aenderungen

sind aber vor allen Dingen die gesetzlichen Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrtschiffen, wie sie in der Bekanntmachung vom 25. September 1869 erlassen sind, einer völligen Neubearbeitung zu unterziehen, ohne eine solche kann jede Aenderung des Unterrichts doch nur Flickwerk werden; denn so lange als diese im Laufe der Zeit veralteten Prüfungs-Vorschriften gesetzlich in Kraft bleiben, kann von einem Fortfall der Wiederholungsprüfungen keine Rede sein, und eben diese sind unser Hemmschuh.

Wird aber an maassgebender Stelle dieangedeutete, gründliche Aenderung nicht beliebt, so bleibt nichts anderes übrig, als entweder die Curse erheblich zu verlängern, was aus mancherlei Gründen vielleicht nicht zu empfehlen sein dürfte, oder eine zweite Schifferprüfung, den bereits in England bestehenden sogenannten »extra master« einzuführen, wodurch allerdings gleichzeitig eine besondere Vorbildung in einer eigens zu diesem Zweck eingerichteten zweiten Schifferklasse erforderlich würde. In dieser Classe könnte man dann eine wünschenswerthe Vertiefung der nautischen Kenntnisse anstreben und einen gründlichen Unterricht in denjenigen Hilfswissenschaften ertheilen, deren Kenntniss für den Führer eines transatlantischen Dampfers heut zu Tage unentbehrlich ist. Hierzu würde beispielsweise auch ein erweiterter Unterricht in der Physik gehören, deren Neueinführung in die Prüfungen von der vorjährigen Directoren-Conferenz beschlossen sein soll.

Was die Bemerkungen des geehrten Herrn Collegen über die Behandlung dieses Unterrichtsgegenstandes anbetrifft, so stimme ich in der Hauptsache völlig mit ihm überein, nur finde ich, dass auch künftig in der Steuermannsclasse von der Physik nicht mehr gelehrt zu werden braucht, als schon jetzt geschieht und geschehen muss, um dem Schüler gewisse Vorgänge, die im Bereich des Unterrichts liegen, zum Verständniss zu bringen; ich würde in der erheblichen Erweiterung dieses Gebietes eine zwecklose Ueberbürdung dieser Classe erblicken, die nur schädlich wirken kann, da wegen der zu karg bemessenen Zeit andere, viel wichtigere Unterrichtszweige nothwendig darunter leiden müssten. Ein tieferes Eingehen auf die Lehre von der Bewegung der Körper, der Mechanik der Flüssigkeiten und luftförmigen Körper, als es aus besagtem Grunde bereits geschieht und geschehen muss, scheint mir in der Steuermannsclasse nicht nothwendig zu sein, das könnte event. der Schifferklasse vorbehalten bleiben; aber auch hier müsste sich, wie auch Herr Dr. Meldau sehr richtig bemerkt, in der Beschränkung der Meister zeigen. Die Kenntniss des Mariotte'schen Gesetzes halte ich z. B. für einen Schiffer für durchaus entbehrlich,

da er in seinem Beruf nichts damit zu thun bekommt. In der Wärmelehre scheinen mir die vom Herrn Collegen skizzirten Kenntnisse völlig hinreichend zu sein, dasselbe gilt von seinen Ansichten über die Lehre vom Schall; übrigens wird sowohl in den Schiffer- wie Steuermannsclassen, meiner Meinung nach, schon jetzt in den genannten Wissenschaften in einem Umfange unterrichtet, wie er zum verständigen Gebrauch der einschlägigen, mit der Nautik im engsten Zusammenhange stehenden Instrumente erforderlich ist, und das dürfte auch fernerhin für genügend erachtet werden. Auch aus der Lehre vom Licht wird das für den Seemann Nothwendige schon jetzt gelehrt, und zwar muss es recht gründlich gelehrt werden, weil der angehende Steuermann sonst nicht in der Lage sein würde, die Einrichtung und den Gebrauch des Sextanten und des Fernrohrs zu verstehen. Hierin weiter zu gehen, als bisher üblich gewesen ist, scheint mir überflüssig; denn als Fachschule sollen wir dem Seemann doch keine allgemeine Bildung beibringen, sondern uns auf das für das Fachstudium Nothwendige beschränken; dies aber mit der grösstmöglichen Gründlichkeit betreiben. Der Unterricht über Magnetismus und Erdmagnetismus kann wegen der durchaus nothwendigen, gründlichen Unterweisung der Schüler in der Lehre vom Compass und der Deviation weder in der Steuermanns- noch in der Schifferklasse entbehrt werden; wird aber auch schon seit Jahren ertheilt, für eine Erweiterung dieses Unterrichts nach der theoretischen Seite hin scheint mir an unseren Schulen, so wie sie jetzt eingerichtet sind, kein Bedürfniss vorzuliegen, dagegen dürfte der »extra-master-Classe« eine solche erwünscht sein.

Die Lehre von der Electricität müsste einzig und allein der Schifferklasse vorbehalten bleiben, weil die Steuermannsclasse schon an und für sich an einem Ueberfluss an Unterrichtsstoff krankt, und diese Kenntnisse für den angehenden Steuermann entbehrlich sind, weil er unter normalen Verhältnissen auf Dampfern, wo die Electricität auf See in grösserem Umfange Verwendung findet, erst Anstellung erhält, nachdem er die Schifferprüfung bestanden hat.

Dass die Kenntniss der elementarsten, statischen Gesetze sowie der einfachsten Maschinen, wie Hebel, Rolle, Keil und schiefe Ebene für den Seemann von grossem Werth ist, kann nicht bezweifelt werden, indessen ist nicht zu vergessen, dass er während seiner ganzen seemännischen Laufbahn mit diesen Dingen in Gestalt von Handspeiche, Kuhfuss, Drehknüppel, Marlspeker, Talje, Gien, Winch, Gangspill usw. fast täglich arbeitet und dadurch die Gesetze, nach denen diese Instrumente wirken, rein mechanisch sich aneignet und praktisch zu verwerthen lernt, was doch im Grunde für ihn die

Hauptsache ist. Bei Einführung einer schriftlichen Prüfung in dieser Wissenschaft liegt ein Ueber-schreiten der von der Praxis gebotenen Grenze zu nahe, denn es steht zu befürchten, dass Reibungs-Coefficient, Seilsteifigkeit, Winkelhebel, Differential-Flaschenzug und andere Sachen, die für den Seemann einen sehr untergeordneten Werth haben, mit in die Prüfungsaufgaben hineingearbeitet werden. Die genügende Vorbereitung zur verständnissvollen Lösung solcher Aufgaben würde aber mindestens einen Unterricht von 14 Tagen erfordern. Ob diese Kenntnisse für einen Schiffer von so hohem Werthe sind, dass ihrem Erwerb ein so grosses Opfer an Zeit in der Schifferclassen gebracht wird, wago ich zu verneinen. Ich würde es für vollständig genügend erachten, wenn der praktischen Prüfung eine ebenfalls mündliche in der Physik angegliedert würde. Wenn aber eine schriftliche Prüfung in diesem Theile der Mechanik durchaus für erforderlich erachtet werden sollte, so ist bei den elementarsten Sachen Halt zu machen, was darüber hinaus geht, hat für den Seemann nicht mehr Werth, als es für jeden gebildeten Menschen besitzt.

Um meine Ansicht über das in Rede stehende Thema kurz zusammen zu fassen, möchte ich Folgendes erklären. Ich erachte den Unterricht in der Physik und Mechanik, wie er bereits jetzt in den Steuermannsclassen ertheilt wird und aus mehrerwähnten Gründen auch gar nicht zu umgehen ist, für zweckentsprechend und durchaus genügend. In der Schifferclassen, wo eine Erweiterung dieses Unterrichts in Bezug auf Electricität durchaus zeitgemäss ist, hat man diese Nothwendigkeit längst erkannt, auch ist danach gehandelt worden, was dadurch bewiesen wird, dass für jede Schifferclassen als Lehrmittel eine Dynamomaschine angeschafft worden ist, damit der Unterricht in der Electricität durch praktische Versuche unterstützt werden kann. Die Einführung einer schriftlichen Prüfung in diesen Wissenschaften halte ich bei der bestehenden Einrichtung unserer Prüfungen nicht für empfehlenswerth, weil bei der Kürze der Unterrichtszeit und der Fülle des zu bewältigenden Stoffes wichtigere Unterrichtsgegenstände darunter leiden müssten.

Meiner festen Ueberzeugung nach kann aber nur eine vollständige Neuordnung der Prüfungs- und Unterrichtsgegenstände für Steuerleute und Schiffer in der eingangs erwähnten Weise eine allseitig erwünschte und wirklich nützliche Verbesserung unseres Unterrichts und unserer Prüfungen herbeiführen, ihre energische Durchführung würde der Seefahrt zum Segen gereichen.

Theodor Lünig,
Königlicher Navigationslehrer.

Opiumschmuggel an der chinesischen Küste.*)

Am 25. December 1898 wurde in Saigon auf dem von mir geführten deutschen Dampfer „Deuteros“, Opium, dessen Vorhandensein mir unbekannt war, von der Zollbehörde vorgefunden und musste ich, um mit dem Schiffe erst fortgehen zu können, die Summe von \$ 15 000 bei der Zollbehörde deponiren. Ich habe nachher versucht, den Schwindel des Opiumschmuggels so viel wie möglich aufzudecken und will in Nachstehendem beschreiben, wie weit mir dies gelang und was ich dadurch erreichte.

Gewöhnlich wird das Opium immer kurz vor Abgang der betreffenden Schiffe gefunden, da dann die Zollbehörde einen grösseren Druck ausüben kann, weil die Verloader natürlich verlangen, dass das Schiff so rasch wie möglich den Hafen verlässt. In Deutschland wird man bei Schmuggelfällen doch gleich über die Höhe der Geldstrafe unterrichtet resp. kann man sie von der betreffenden Behörde erfahren; in Saigon liegen die Verhältnisse, soweit Opiumschmuggel in Betracht kommt, anders. Es ist zunächst ein Brief an den Zolldirector zu schreiben und ihn um Nambaffung der Summe zu ersuchen, die man entweder bezahlen oder deponiren muss, um mit dem Schiffe den Hafen verlassen zu können. Der Zolldirector betreibt die Sache ganz geschäftsmässig und antwortet in diesem Falle, dass man ihm ein Angebot machen solle, wie viel man zu bezahlen gedenkt. Zuviel bietet natürlich Niemand, weshalb auch niemals gleich ein Einverständnis mit dem Zolldirector erzielt wird. Immerhin giebt er aber wenigstens dann gleich die Summe an, die deponirt werden muss, um das Schiff vorläufig frei zu geben. Nachdem dann das Geld an die hohnlächelnden Zollbeamten ausbezahlt ist, bekommt man die Clarirungspapiere, und das Schiff kann den Hafen verlassen. (Als ich damals die \$ 15 000 bezahlen musste und mit denselben durch das Zollgebäude zu der bestimmten Kanzlei ging, kamen alle Zollbeamten aus den verschiedenen Arbeitsstuben herausgelaufen und rieben sich vor Freude die Hände und sagten: »Aha, Opium, aha, Opium!«)

Während das Schiff dann fort ist, wird bei der Zollbehörde über den Fall verhandelt und die Strafe festgesetzt. Zuweilen erhält man von dem eingezahlten Geld etwas zurück, in vielen Fällen aber nicht. Meine Rhederei erhielt damals \$ 6000 zurück, so dass die Strafe \$ 9000 wurde.

Die Strafe für ein Teal geschmuggelten Opiums ist \$ 20. Wird aber bewiesen, dass die Zollbehörde schon vorher geschädigt wurde, wenn vielleicht schon etwas Opium an Land geschmuggelt war, dann ist die Strafe die doppelte; das letztere wird natürlich immer bewiesen, denn die Zollbehörde hat Leute angestellt, die jeden Eid darauf leisten, dass sie schon vorher Opium auf dem betreffenden Schiffe gekauft haben.

Es ist vorteilhafter, die Summe zu bezahlen und nicht gegen die Zollbehörde zu processiren, denn wenn noch die grossen Advokatenkosten hinzu kommen, wird die Sache noch theurer und Recht erhält man doch nicht.

Es ist hier an der Küste überall bekannt, dass die ganze Sache ein grosser Schwindel ist, doch lässt sich schwer etwas dagegen machen. Ich habe im erwähnten Falle schlagend bewiesen, dass das Opium, welches bei mir an Bord gefunden wurde, in Saigon an Bord gebracht war, doch verweigerte das Gericht einfach die Sache zu verfolgen, indem es meinem Rechtsanwalt sagen liess, nicht gegen die Zollbehörde vorgehen zu können.

*) Nachstehende sehr interessante Ausführungen sind uns in freundlicher Weise von Herrn Capitän E. Petersen, Führer des deutschen Dampfers „Deuteros“ zwecks Ausnutzung zur Verfügung gestellt. D. R.

In Saigon ist ein gewisser Yuen Tack Fung (Chineser), der, wie aus der später folgenden Consulatsverhandlung ersichtlich ist, die Hauptperson bei dem Schwindel spielt. Dieser andere Patron hat einen Opiumladen und erhält sein Opium meistens als geschmuggelte Waare mit den französischen Postdampfern; dann geht er verkleidet an Bord und ersucht irgend ein Mitglied der chinesischen Mannschaft gegen klingende Münze zu überreden, das Opium irgendwo zu verbergen. Ist das gethan, dann geht Yuen Tack Fung oder einer seiner Helfer nach der Zollbehörde und meldet die Sache. Es werden Beamte an Bord geschickt, die das Opium natürlich an der genau bezeichneten Stelle finden. Yuen Tack Fung erhält einen guten Finderlohn und das Schiff befindet sich in der unangenehmsten Lage. Das betreffende Mannschaftsmitglied ist natürlich desertirt und trotz sofortiger Meldung bei der Polizei nicht wieder aufzufinden.

Früher konnte Yuen Tack Fung das recht einträgliche Geschäft ohne Furcht vor Entdeckung betreiben, denn er wurde von der Zollbehörde geschützt. Nachdem ich aber so viel wie möglich versucht habe, ihm das Handwerk zu legen, ist es vielleicht etwas besser geworden. Aber zweifellos wird die Zollbehörde bald einen anderen Trick ausgefunden haben, um den Schiffen wieder derartige Unkosten zu verursachen. Um die Sache weiter zu verfolgen, war es mir gelungen, eines Spions habhaft zu werden, der auch in der später folgenden Gerichtsverhandlung seine Aussage machte. Durch diesen Spion, der ein Feind von Yuen Tack Fung war, erfuhr ich, dass Letzterer wieder 500 Teals Opium mit einem französischen Postdampfer von Hongkong bekommen hatte. Ich begab mich sofort zum Rechtsanwalt und ersuchte ihn, beim Staatsanwalt einen Haftbefehl gegen Yuen Tack Fung zu veranlassen. Natürlich glaubte ich, der ganze Schwindel werde nun endlich einmal aufgedeckt werden. Der Haftbefehl wurde langsam ausgefertigt und darauf durch Polizisten eine Haussuchung bei Yuen Tack Fung vorgenommen. Das meiste Opium war natürlich schon weiter transportirt, doch fand sich noch ein Quantum geschmuggelten Hongkong-Opiums in seinem Hause; Yuen Tack Fung wurde hierauf verhaftet und nach 3 Tagen wieder auf Veranlassung des Zolldirectors mit der Begründung entlassen, dass Nichts gegen den unbescholtenen Herrn vorliege.

Auf der »Deuteros« war damals das Opium auch in Saigon an Bord gebracht worden und der Oberheizer Ah Kay, das Werkzeug Yuen Tack Fungs gewesen. Ersterer desertirte natürlich, jedoch gelang es mir, seiner durch List und Geld und mit Hilfe des von mir engagirten Spions wieder habhaft zu werden. Er wurde zunächst verhaftet; doch sagte mir der Rechtsanwalt, es dürfte der eigentliche Grund seiner Inhaftirung nicht bekannt werden, da ihn dann das Gericht wahrscheinlich wieder in Freiheit setzen werde. Ich liess ihn deshalb bis zum Abgang des Schiffes als Deserteur in Haft und nahm ihn an Bord.

In Hongkong fand die später folgende Verhandlung statt, welche in's Französische übersetzt, dem Rechtsanwalt in Saigon übergeben wurde. Ich hielt den Oberheizer mehrere Reisen an Bord und hatte auch immer den Spion mit, um beide als Zeugen bei der voraussichtlich in Saigon stattfindenden Gerichtsverhandlung vorführen zu können. Unbegreiflicherweise verweigerte aber das Gericht die Sache aufzunehmen. Ich wurde mit meiner Klage gegen Yuen Tack Fung und die Zollbehörde abgewiesen. Der Oberheizer Ah Key erkrankte später und musste an Land transportirt werden, wo er, wie ich gehört habe, gestorben ist. Den Spion musste ich entlassen, weil nichts mehr in der Sache zu machen war. Wenn nachdem auch kein Schiff wieder auf den Schwindel hereingefallen ist, so muss man doch doppelt vorsichtig sein, weil gewiss in Saigon stark speculirt wird, einen andern Kniff aufzufinden.

Nachstehend folgt der Wortlaut der durch mich veranlasste Consulatsverhandlung in Hongkong, zu der ich den Oberheizer Ah Key und den Spion Fung Tak Wang als Zeugen stellte. Dieselben haben ihre Aussagen beschworen und der Wahrheit getreu gesprochen.

I. Verhandlung.

Vor dem unterzeichneten Consul in Hongkong erschien der Oberheizer Tseng ah Khei und gab Folgendes zu Protocol: wobei der Consulatsdiener Wong ah Shing als Dolmetscher aus dem Chinesischen ins Pigeon-Englisch und Herr Johann Bruché als solcher aus dem Pigeon-Englisch in das Deutsche fungirte.

Im November vorigen Jahres wurde ich als Oberheizer für die »Deuteros« angemustert. Einige Tage vor Weihnachten waren wir im Hafen von Saigon. Am Freitag und Sonnabend vor Weihnachten erschien Tseng ah Lok an Bord, das zweite Mal in Begleitung von Yuen Tak Fung und suchten mich zu überreden eine Quantität Opium an Bord zu verbergen. Sie boten mir dafür eine Belohnung von \$ 600 an. Ich habe ihnen den Maschinenraum gezeigt, versichere aber, dass ich selbst das Opium dort nicht verbergen habe. Dagegen fand sich der zweite Heizkoch Kwat Lok bereit, das Opium zu verbergen. Ich selbst habe es mit angesehen, wie Kwat Lok in der Nacht von Sonnabend zum Sonntag 240 Teals Opium, einen Theil in Därme verpackt in eine im Maschinenraum befindliche alte Bierkiste legte, den übrigen Theil in Tins verpackt in der Heizraumbilge verbarg. Nächsten Morgen gegen 7 Uhr verliess ich das Schiff, einer Einladung von Yuen Tak Fung, zur Morgen-Mahlzeit. Dort setzte mir Yuen Tack Fung so viel zu trinken vor, dass ich mich betrank. Er führte mich dann in einem Riksha nach Sam Kui. Von dort konnte ich das Schiff vor Abgang nicht wieder erreichen, in Wahrheit gebe ich zu, bin ich aus Furcht vor Entdeckung fortgeblieben. Yuen Tak Fung hat während meines ganzen Aufenthaltes in Sam Kui und später in Lung Obheeng meinen Unterhalt getragen. Ich schätze seine Ausgabe auf \$ 100. Baares Geld als Belohnung habe ich nicht erhalten. Ich weiss aber, dass Kwat Lok \$ 200 für das Verbergen des Opiums von Yuen Tak Fung erhalten hat.

II. Verhandlung.

Erschienen ist in Begleitung von Captain E. Petersen vom deutschen Dampfer »Deuteros« ein Fong Sak Wau aus Hongkong und giebt Folgendes zu Protocol. Am 15. Januar d. J. reiste ich nach Saigon, um von meinem Geschäftsfreunde Yuen Tak Fung eine Schuld von \$ 300 einzuziehen. Ich stieg bei Yuen Tak Fung ab und Yuen Tak Fung selbst hat mir erzählt, dass er als Heizer verkleidet, an Bord der »Deuteros« in Saigon gegangen sei in Begleitung von Tseng ah Khei, dem Oberheizer an Bord der »Deuteros« und unter Essvorrath verbergen eine Quantität Opium an Bord gebracht habe. Ein Mann mit einer Hasenscharte Namens Ah Lok habe darauf das an Bord geschmuggelte Opium im Heizraum verbergen. Yuen Tak Fung hat einen Opiumladen in Saigon. Ein Theilhaber von Yuen Tak Fung, Namens Lok ah Chhaing habe darauf das französische Zollamt von dem Vorhandensein des Opiums an Bord der »Deuteros« unterrichtet, das Opium sei gefunden worden, das Schiff mit einer Geldstrafe von \$ 9500 belegt, wo von \$ 2000 an die Firma Yuen Tak Fung als Belohnung für die Denunciation gezahlt worden sei. Ich mache meine Aussage nur gegen meinen früheren Freund Yuen Tak Fung, weil er, trotzdem er so viel Geld von der Zollbehörde in Saigon empfangen hat, mir gleichwohl die mir schuldigen \$ 300 nicht zahlen will.

Ich habe auch von Yuen Tak Fung gehört, dass er an Bord des deutschen Dampfers »Ingraban« durch eine Frau Namens Chan Lau Ho Opium in Saigon selbst an Bord hat bringen lassen.

Ich habe von anderen Leuten gehört, dass Yuen Tak in dem »Ingraban«-Falle für seine Person \$ 690 verdient hat. Die Art, wie in Saigon Opium an Bord der ankommenden Schiffe geschmuggelt wird und dann aus der Anzeige ein gut Stück Geld verdient wird, ist allgemein unter der chinesischen Bevölkerung bekannt. Ob die europäischen Zollbeamten darüber unterrichtet sind, weiss ich nicht, doch glaube ich bestimmt, dass die annamitischen Beamten im Zolldienst ebenso wie wir diese Art des Opiumschmuggels kennen. Soweit mir bekannt, ist nur in den beiden Fällen »Deutoros« und »Ingraban« das Opium in Saigon an Bord gebracht worden. In früheren, mir bekannten Fällen, Fall »Holstein«, Fall »Dante«, Fall »Amara« und »Kong-Beng« ist das Opium hier in Hongkong gekauft und an Bord geschmuggelt worden.

Meine Wissenschaft hierüber rührt daher, dass ich früher Angestellter des Opiumgeschäfts von Shui Tuk war. Ich selbst habe am 17. October 1896 an Yuen Tak Fung »3 tins prepared opium«, jede tin 120 Taels enthaltend, insgesamt 360 Taels, verkauft und das Opium für ihn bis zum Sampan gebracht. Das Opium war in einem Korb mit Erdnüssen verborgen. Yuen Tak Fung hat mir nachher erzählt, dass er das Opium dem Heizer Mak Ling Yan gegeben habe, der es in der Kohlenkammer nahe dem Maschinenraum verborgen habe. In Saigon angekommen, meldet der Theilhaber von Yuen Tak Fung, ein Loh ah Chheung, dem Zollamt das Vorhandensein des Opiums. Der Capitän der »Holstein« wurde zu einer Geldstrafe von £ 15 000 verurtheilt, es wurde aber nachträglich festgestellt, dass das Opium so minderwerthig und unbrauchbar war, dass Yuen Tak Fung in diesem Falle für seine Anzeige nichts bekommen haben will. Aus diesem Grunde will Yuen Tak Fung meine Forderung von \$ 300 für Beschaffung des Opiums nicht bezahlen. Diese Summe ist noch heute Gegenstand unseres Zwistes.

Ich weiss aus meiner Verbindung mit Yuen Tak Fung, dass er hier in Hongkong als Agenten für seinen Opiumschmuggel ein Leung Ting, ferner den schon früher erwähnten Mann mit der Hasenscharte, Ah Lok, und den jüngeren Bruder des Loh ah Chheung, Namens Lo Shin, beschäftigt.

Die gegenwärtige Wohnung der Leute kenne ich nicht, doch mache ich mich anheischig, dieselbe ausfindig zu machen. Herr Capt. E. Peterson übergab anliegende Aufzeichnung einer englischen Uebersetzung des ihm von dem Zeugen in chinesischer Sprache gemachten Rapports. — Fung Shek Wan über Einzelheiten in dem Rapport befragt, gab noch zu Protokoll, dass mit jedem französischen Postdampfer Opium nach Saigon geschmuggelt werde, was ganz allgemein bekannt ist.

Ein Vorschlag zur Kohlenersparniss bei Schiffsmaschinen.

Der Ingenieur und Maschinenbau-Director Ludwig Gelbrecht macht in der Sonntagsbeilage der »Magd. Ztg.« (Blätter für Handel und Gewerbe und sociales Leben) auf die Kohlenverschwendung in der Kriegs- und Handelsmarine und deren Herabminderung durch die allgemeine Einführung des überhitzten Dampfes als zeitgemässes Mittel in so bemerkenswerthen Auslassungen aufmerksam, dass deren hauptsächlichster Inhalt weiten Kreisen zugänglich gemacht zu werden verdient. Herr Gelbrecht anerkennt, dass bei dem Neubau unserer Kriegsschiffe hinsichtlich der Geschwindigkeit und Manörfähigkeit, der Widerstandsfähigkeit der Panzer, der Armirung usw. alle Erfahrungen und Resultate früherer Ausführungen zu Rathe gezogen und gewissenhaft verworthen würden, dass aber bei der Construction der Maschinen und Kessel, nicht

allein unserer Kriegsschiffe, sondern auch aller grossen und kleinen Passagier- und Handelsdampfer, der Nutzen der Ueberhitzung des Dampfes als Förderer der Kohlenersparniss viel zu gering angeschlagen werde und deshalb die allgemeine Einführung des Heissdampfes bis jetzt immer noch an dem Widerstande der betreffenden Constructeure scheitere. Die glänzenden Resultate indessen, die seit einer Reihe von Jahren aus den verschiedensten Industriekreisen Deutschlands über die Anwendung und den Nutzen des überhitzten Dampfes zum Betriebe von Dampfmaschinen aller Art veröffentlicht worden seien, forderten ernstlich dazu auf, mit den veralteten Anschauungen im Schiffsmaschinenbau zu brechen und dem überhitzten Dampfe den ihm gebührenden Platz auch hier einzuräumen, d. h. nicht zu warten, bis die deutschen Erfindungen und Erfahrungen in der Heissdampftechnik im Auslande allgemein benutzt werden, und dann erst langsam nachzukommen. Wenn man die glänzenden Resultate betrachte, welche schon mit stationären Dampfmaschinen von im Verhältniss zu den grossen Schiffs-Dampfmaschinen verschwindend kleiner Leistung erreicht worden seien, z. B. eine stationäre Verbunddampfmaschine von 500 indicirten Pferdekraften, mit überhitztem Dampf von 320 Grad Celsius bei 10 Atmosphären Kesselüberdruck arbeitend, verbrauchte nur 4,2 Kilogramm Dampf per Stunde für jede ind. Pferdekraft, so sei dieses gegenüber einer grossen 10 000—15 000 ind. Pferdekraft starken Schiffsmaschine, welche mit 3—4 facher Expansion und mit 12—14 Atmosphären Kesselüberdruck arbeitend, per Stunde für jede ind. Pferdekraft 5,9 bis 6 Kilogramm Dampf verbraucht, doch wohl ein Erfolg, wie er glänzender nicht gedacht werden könne.

Folgendes Beispiel macht diese unbestreitbare Thatsache noch leichter verständlich: Ein moderner Schnelldampfer des Nordd. Loyd oder der Hamburg-Amerika-Linie, dessen moderne drei- bis vierfache Expansionsdampfmaschine von ca. 15 000 ind. Pferdekraften mit 12—14 Atmosphären Kesselüberdruck und nicht überhitztem Dampf, also mit gesättigtem Dampfe arbeitet, verbraucht, wenn die Maschine öconomisch arbeitend construirt ist, 5,95 Kilogramm Dampf per Stunde und für jede ind. Pferdekraft. Da ferner 1 Kilogramm guter westfälischer Steinkohle 8,5 Kilogr. Wasser in Dampf verwandelt (in Schiffskesseln), so sind also 5,95 : 8,5 gleich 0,7 Steinkohle zur Dampferzeugung für jede ind. Pferdekraft während einer Stunde zu verbrennen, das giebt in 24 Stunden, also täglich, so viel wie 0,7 mal 15 000 mal 24, gleich 252 000 Kilogramm oder 252 Tonnen Kohlen.

Dagegen würde eine Compound- oder Verbunddampfmaschine mit nur zweifacher Expansion, welche also viel einfacher und billiger construirt werden könnte, von ebenfalls 15 000 ind. Pferdekraft mit 12—14 Atmosphären Druck arbeitend, per ind. Pferdekraft und Stunde nur 4 Kilogramm Dampf verbrauchen, also bei ebenfalls 8,5 facher Verdampfung nur 0,47 Kilogramm Kohlen per ind. Pferdekraft und Stunde, also nur 0,47 mal 15 000 mal 24, gleich 169,2 Tonnen Kohlen in 24 Stunden verbrauchen, mit anderen Worten, es wird bei Anwendung von überhitztem Dampf, gegenüber der jetzt noch allgemein üblichen Anwendung von gesättigtem, nicht überhitztem Dampfe, eine Kohlenersparniss von 33 Procent erzielt werden.

Wir wissen ferner, dass täglich ca. eine Million Pferdekraften allein auf deutschen Schiffen Kohlen verbranchen, wir müssen also bei Anwendung von gesättigtem Dampf täglich 1 000 000 mal 0,7 mal 24, gleich 16 800 000 Kilogramm, gleich 16 800 Tonnen Kohlen, d. h. 16 800 mal 360 gleich 6 048 000 Tonnen Kohlen jährlich verbrennen. Bei Anwendung von überhitztem Dampf dagegen verbrauchen wir täglich nur 1 000 000 mal 0,47 mal 24 gleich 11 280 Tonnen, d. h. jährlich 4 060 000 Tonnen. In einem Jahre würden also 1957 200 T.

Kohlen, also nahezu 2 Millionen Tonnen auf deutschen Schiffen allein gespart werden können, wenn sich die Schiffsmaschinenconstructeurs entschliessen würden, die Frage der Kohlenersparniss, welche für Landdampfmaschinen schon lange keine Frage mehr ist, auch endlich in ihr Programm aufzunehmen. Nimmt man aber trotzdem an, die Betriebsverhältnisse seien bei Schiffsmaschinen nicht so günstig, wie bei Landdampfmaschinen, d. h. der Betrieb von Schiffsmaschinen würde durch stärkere und andere Beanspruchungen und Anforderungen an dieselben gegenüber stationären oder Landdampfmaschinen um ca. ein Drittel ungünstiger beeinflusst, so würde die Kaiserlich deutsche Marine und die deutsche Handelsflotte zusammen noch immerhin ca. 1300000 Tonnen Kohlen jährlich durch die Einführung des überhitzten Dampfes auf ihren Schiffen ersparen können, was bei dem jetzigen Preise von 15 Mark per Tonne einer Geldersparniss von 19870000 Mark gleichkäme. 1300000 Tonnen Kohlen à 1000 Kilogramm würde aber genügen, um 900000 bis 1 Million Familien ein ganzes Jahr mit Brennmaterial zu versorgen, während von der gesparten Geldsumme von 19870000 Mark vielleicht ein Fünftel mit 3974000 Mark der Kaiserlichen Marine, vier Fünftel dagegen mit 15870000 Mk. aber unseren transatlantischen Dampfergesellschaften zu Gute käme, und zwar in erster Linie dem Nordd. Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie. Wenn auch in dem jährlichen Ausgabeetat der Kaiserlichen Marine ca. 4 Mill. Mk. Ersparnisse und in den Ausgabeetats der beiden grossen deutschen transatlantischen Dampfergesellschaften ca. 8 Millionen Mark Ersparnisse für jede Gesellschaft nicht in diesem und dem nächsten Jahre zu verzeichnen sein würden, weil der Neubau, resp. der Einbau von Ueberhitzungsapparaten, um den Betrieb nicht zu stören, nur nach und nach vorgenommen werden könnte, so darf dies doch nicht als Grund betrachtet werden, überhaupt garnicht anzufangen. Die Frage der Kohlennoth ist eben da, und wird sich, wenn von keiner Seite auf Abhülfe gedrängt wird, immer mehr verschärfen. So lange wir noch Dampfmaschinen für unsere grossen Betriebe verwenden, werden wir auch Kohlen zur Dampferzeugung verbrennen müssen, und so lange müssen wir nach Mitteln und Wegen suchen, um den Kohlenverbrauch thunlichst einzuschränken. Da uns dies die Ueberhitzung des Dampfes in erster Linie ermöglicht, so sollten wir mit allen Kräften darauf dringen, nur noch den überhitzten Dampf als Betriebskraft für alle unsere Dampfer zu verwenden. Ueberhitzungsanlagen verursachen im Allgemeinen keine Mehrkosten; die besonderen technischen Schwierigkeiten, die erwachsen können, werden unsere Maschinenconstructeurs überwinden. Die ersparten Kohlen kommen natürlich den anderen Industrien und dem Hausgebrauch zu Gute und würden natürlich auch die Kohlenpreise günstig für die Consumenten beeinflussen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Königsberg.

Zur Untersuchung gelangten die Ursachen der Strandung des norwegischen Schooners Hurlig, Capitäns Echoos, die sich am Abend des 22. September d. J. vor Pillau ereignete. Das in Christiansund beheimathete Schiff ist vor 25 Jahren erbaut und befand sich in völlig seetüchtigem Zustande. Am Freitag, den 21. September, war der Schooner von Neufahrwasser in Ballast nach Königsberg in See gegangen. In der folgenden Nacht kreuzte der Capitän in der Höhe von Helgoland und setzte gegen Morgen seinen Kurs auf Pillau, welches er aber wegen starker Küstenströmung nicht erreichen zu können glaubte. Infolgedessen setzte er auch kein Lootsenignal auf, obwohl das Schiff lootsenpflichtig war. Vom Pillauer Leuch-

thurm aus war trotz der diesigen Luft das in Noth befindliche Schiff von dem wachhabenden Lootsen Heide bemerkt worden und bald darauf ging der Lootsendampfer unter Führung des Oberlootsen Kölböter in See. Erst nach zweistündigem Suchen gelang es dem Dampfer, den Schooner bei Kolberg aufzufinden und ihm den Lootsen Heide an Bord zu geben, welcher das Schiff in den Pillauer Hafen führen sollte. Der Lootse übernahm nun die Führung des Schiffes und kreuzte in den verschiedensten Cursen hin und her, gorieth dabei aber schliesslich in eine derartige Nähe des festen Landes, dass das Schiff wiederholt aufstiess. Um nun von den stark gehenden Wogen nicht ganz auf Land getrieben zu werden, liess der Lootse den Anker fallen und später, um leichter loszukommen, die Kette desselben verlängern, was jedoch nur den Erfolg hatte, dass die Kette brach und das Schiff gänzlich an Land geschlagen wurde. Die aus dem Capitän, dem Steuermann und drei Mann bestehende Besatzung konnte mitsammt dem Lootsen durch die Pillauer Rettungsstation an Land gebracht werden. Der Schooner ist völlig verloren gegangen. Zwar hat man versucht, ihn loszubringen, was indessen nicht geglückt ist. Jetzt liegt er am Strande völlig versandet. Der Reichscommissar, Capitän zur See a. D. Rodenacker aus Danzig, war, nachdem eine umfangreiche Beweisaufnahme stattgefunden hatte, der Ansicht, dass die Strandung des Schooners lediglich auf die unrichtigen Manöver des Lootsen Heide zurückzuführen sei. Sein Antrag gehe dahin, dass demselben die Fähigkeit, als Schiffer auf europäischer Fahrt fungiren zu dürfen, abzusprechen und gleichzeitig das Patent als solcher zu entziehen sei. (Das muss ein Irrthum sein. D. R.) Das Seeamt schloss sich nach einviertelstündiger Berathung den Ausführungen des Reichscommissars an und erkaunte dem Antrage gemäss. In der Urtheilsbegründung wurde hervorgehoben, dass der Unfall bei einiger Aufmerksamkeit des den Schooner führenden Lootsen sich wohl hätte vermeiden lassen. (K. H. Z.)

Seeamt Flensburg.

Das Seeamt verhandelte am 16. October über den Zusammenstoss des Kieler Dampfers »Franziska«, Capitän H. Priegnitz, mit dem norwegischen Dampfer »Faerder«, Capitän Stolzenburg, am 16. September in der Nähe vom Gjedser-Feuerschiff. Vormittags 9 Uhr herrschte starker Nebel und wurden die Nebelsignale des Gjedser-Feuerschiffes auch bei den Dampfern gehört. Auch die Dampfschiffe gaben Nebelsignale. »Faerder« steuerte SW. z. W., »Franziska« SSO. Auf der »Franziska« wurde ein kurzer Ton gegeben, zum Zeichen, dass das Ruder nach Backbord gelegt werde. »Faerder« beantwortete dies Signal anfangs nicht, erst nachdem die »Franziska« mehrmals einen kurzen Ton hatte ertönen lassen, wurde es von »Faerder« mit zwei kurzen Tönen erwidert, in Folge dessen das Ruder Steuerbord gelegt wurde und das Schiff nach Backbord auswich. Bei der Drehung, welche »Franziska« machte, kam sie dem norwegischen Dampfer näher, worauf dieser stoppte und die Maschine rückwärts gehen liess. Beide Schiffe, auch »Franziska« hatte gestoppt, kamen aber aus der Vorwärtsbewegung nicht heraus. Die Collision erfolgte und trafen sich beide Schiffe im rechten Winkel. Beide Schiffe sind langsam gefahren, der Nebel war so dicht, dass man kaum 3—4 Schiffslängen weit sehen konnte.

Der Reichscommissar führt aus, dass zunächst der dichte Nebel den Zusammenstoss verschuldet habe. Der Zusammenstoss hätte aber vermieden werden können, wenn die zur Verhütung von Zusammenstössen von Schiffen auf See erlassenen internationalen Bestimmungen von beiden Schiffen befolgt wären. Nach Art. 16 Abs. 2 hätten beide Schiffe stoppen müssen, weil sie die Nebelsignale vorderlicher als dwars gehört haben und dann vorsichtig hätten manövriren müssen, bis die Collisiongefahr beseitigt sei. Auch gegen Art. 25

ist verstossen worden, weil die Steuersignale nur dann gegeben werden dürfen, wenn die Schiffe sich gegenseitig in Sicht haben. Beide Schiffe haben noch Fahrt gehabt, »Franziska« aber die geringste.

Der Spruch des Seeamts lautet: Der Zusammenstoss des Kieler Dampfers »Franziska« mit dem norwegischen Dampfer »Faerder« ist durch den dichten Nebel verursacht. Beide Führer der Dampfschiffe haben aber gegen die Artikel 16 und 28 verstossen, namentlich aber dadurch, dass sie Steuersignale gaben, ehe sie sich darüber Aufklärung verschafft hatten, wo sie sich gegenseitig befanden.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf den Howaldtswerken ist am 12. Oct. ein für die Kiautschou-Linie der Rhederei M. Jehsen erbaute Reichspostdampfer von Stapel gelassen worden. Nach einer von dem Prinzen Heinrich von Preussen eingeholten Bestimmung hat dieser Dampfer den Namen »Gouverneur Jaeschke« erhalten. Das Schiff hat eine Länge von 240 Fuss, eine Breite von 36 und eine Tiefe von 22½ Fuss erhalten. Die Maschinen sollen vertragsmässig 1200 ind. Pferdekräfte leisten, welche eine Geschwindigkeit von 11½–12 Knoten erwarten lassen. Der Dampfer ist mit allen Einrichtungen versehen, welche für die ostasiatische Küstenfahrt zur möglichst grossen Bequemlichkeit der Reisenden erforderlich sind. Das Schiff wird für 30 Passagiere erster Classe und für 25 zweiter Classe eingerichtet. Es wird in allen Theilen mit electrischem Licht versehen und für eine gute Ventilation sind besondere Vorkehrungen getroffen.

Stapellauf. Von zwei für die Chinesische Osteisenbahn-Gesellschaft auf der Werft der Oderwerke Maschinenfabrik und Schiffsbauwerft-Actiengesellschaft in Stettin-Grabow im Bau begriffenen Passagier- und Frachtdampfern von je 4000 Tons Wasserverdrängung lief am 13. October der erste vom Stapel und erhielt bei der Taufe den Namen »Schilka«. Die Schiffe werden als Doppelschrauber aus Stahl gebaut, erhalten die höchste Classe des englischen Lloyd für grosse Fahrt und sollen dem Verkehr zwischen Port Athur und Wladiwostok dienen. Der zweite Dampfer ist im Bau soweit vorgeschritten, dass dessen Stapellauf nahe bevorsteht.

Vermischtes.

Der »Reichsanzeiger« hat vor einiger Zeit eine Kaiserl. Verordnung betr. das Zeigen der Nationalflaggen auf Kauffahrteischiffen veröffentlicht, die wegen ihrer Bedeutung für den practischen Seemann noch nachträglich zum Abdruck gelangt. Sie lautet:

§ 1. Deutsche Kauffahrteischiffe haben die Reichsflagge zu zeigen: a) beim Begegnen mit einem Schiff Meiner Marine welches die Reichs-Kriegsflagge gesetzt hat, b) beim Passiren einer deutschen Küstenbefestigung, auf welcher die Kriegsflagge weht, wenn das Passiren innerhalb drei Seemeilen vom Strande bei tiefstem Ebbestand ab gerechnet erfolgt, c) beim Einlaufen in einen deutschen Hafen.

§ 2. Fremde Kauffahrteischiffe haben in den Fällen des § 1 b und c ihre Nationalflagge zu zeigen, ingleichen beim Begegnen mit einem Schiffe Meiner Marine, welches die Reichs-Kriegsflagge gesetzt hat, wenn die Begegnung innerhalb der im § 1 b bezeichneten Grenze erfolgt.

§ 3. Die Commandanten Meiner Schiffe haben die Befolgung der Vorschriften über die Flaggenführung durch die

Kauffahrteischiffe zu überwachen. Sie sind daher berechtigt a) in den Fällen der §§ 1, 2 das Zeigen der Flagge erforderlichen Falls zu erzwingen; b) den Kauffahrteischiffen solche als Nationalflagge geführte Flaggen, welche den bestehenden Vorschriften nicht entsprechen, und solche von ihnen geführte Wimpel, welche dem Wimpel der Kriegsmarine ähnlich sind, wegzunehmen, auch die unbefugte Führung der Reichsflagge zu verhindern.

§ 4. Die Verpflichtung der Hafenpolizeibehörden zum Einschreiten bei Nichtbefolgung der in den §§ 1 und 2 gegebenen Vorschriften wird durch die Bestimmung des § 3 nicht berührt.

In der Nähe von Leba, in Pommern wurde vor zwei Jahren im Moore ein Wikingerschiff aufgefunden, das jetzt ausgegraben und nach Stettin überführt worden ist. Am Mittwoch wurde es, wie die »N. St. Z.« berichtet, auf einem besonders zu dem Zweck construirten Schlitten nach dem Königsthor befördert, wo es fürs Erste bleiben wird. Der Transport gestaltete sich sehr schwierig, da naturgemäss die grösste Vorsicht angewendet werden musste. Der Schlitten war für den Transport nöthig, weil ein Wagen selbst bei der leichtesten Federung dem Zusammenhalt des Bootes nicht so dienlich gewesen wäre, und weil auch das Heruntergleiten aus dem vom »Vulcan« zur Verfügung gestellten Eisenbahnwagen auf den niedrigen Schlitten sich leichter gestaltete, als ein besonderes Heben auf einen Wagen. Allerdings waren sechs Pferde für die Beförderung des Schlittens nöthig. Von dem Schiff sind nur noch der Kiel und der Ansatz der Spante vorhanden. Der obere Theil, der im Moor gelegen hat, ist vollständig zerfallen, während der untere Theil im Sande unter dem Moore sich erhalten konnte. Das Schiff ist 13 m lang und weist zehn starke Spanten auf. Von Interesse ist, mit welcher Accuratesse die einzelnen Löcher für die zum Zusammenhalten des Bootes nöthigen Stifte und Krampen geholt sind. Das Schiff war bereits vor zwei Jahren aufgefunden, konnte jedoch aus besonderen Gründen damals noch nicht gehoben werden. Die Fundstelle wurde wieder zugeschüttet und erst jetzt wurde die völlige Blosslegung des Bootes unter grossen Schwierigkeiten und mit bedeutenden Kosten bewerkstelligt. Es sind in demselben Moore bei Leba noch mehrere allerdings bedeutend mehr zerstörte Fahrzeuge aufgefunden worden. Unter dem Moore befindet sich reiner Dünensand. Die Leba hat heute einen anderen Ausfluss als früher. Am Strande hat eine völlige Veränderung stattgefunden. Dort auf der Düne hat in früheren Zeiten die alte Stadt Lebamünde gelegen, die der allmählichen Versandung zum Opfer gefallen ist. Die Ruinen der alten Kirche werden ab und zu freigelegt und sind dann vollständig sichtbar. Das Schiff wird fürs erste im Königsthor verbleiben, dort mit Petroleum präparirt und vor dem weiteren Verfall nach Möglichkeit bewahrt werden. Nach Vollendung des neuen Museums, dessen Bau vielleicht nicht mehr allzulange auf sich warten lassen dürfte, wird das Boot alsdann dorthin gebracht werden und jedenfalls für unsere Stadt eine ganz besondere Sehenswürdigkeit in archäologischer wie culturhistorischer Beziehung bilden.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1.—30. Sept. 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 14 Dampfer, 54 Segler 1899 und 26 Dampfer, 60 Segler 1900, Beschädigungen: 333 Dampfer, 208 Segler in 1899 und 335 Dampfer und 136 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im Septbr. 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 2 Dampfer, 9 Segler; britische 9 Dampfer, 15 Segler; dänische 4 Segler; deutsche 3 Dampfer, 4 Segler; ägyptische 1 Dampfer; französische 2 Dampfer, 7 Segler; griechische 1 Dampfer; italienische

3 Segler; japanische 3 Dampfer, 1 Segler; mexikanische 1 Segler; niederländische 1 Dampfer; norwegische 4 Dampfer, 10 Segler; portugiesische 1 Segler; russische 1 Segler; schwedische 3 Segler; spanische 1 Segler. Zusammen 26 Dampfer und 60 Segler.

Der Schiffsverkehr in italienischen Häfen im Jahre 1899.

In italienischen Häfen kamen im Jahre 1899 37 999 Dampfschiffe und 57 825 Segelschiffe an. Unter ersteren befanden sich 28 444 italienische, unter letzteren 465 ausländische Schiffe. Die angekommenen Schiffe hatten einen Raumgehalt von zusammen 30 307 513 Schiffstonnen und brachten 11 486 488 T. Waaren und 510 407 Reisende. Abgegangen sind 37 919 Dampfschiffe, darunter 28 419 italienische, und 67 693 Segelschiffe, darunter 1434 Schiffe fremder Nationalität. Die abgegangenen Schiffe hatten einen Raumgehalt von zusammen 30 162 879 Schiffstonnen und beförderten 5 190 283 T. Waaren und 535 994 Reisende. In dem Hafen von Massaua liefen ein 111 Dampfschiffe, darunter 64 italienische, und 1599 Segelschiffe, darunter 548 von fremder Nationalität. Abgegangen sind von dort 111 Dampfschiffe, darunter 48 fremde, und 2774 Segelschiffe, darunter 2239 italienische.

(Gazzetta Ufficiale Del Regno d'Italia.)

Schiffsbau in Norwegen im Jahre 1900. Nach dem norwegischen »Veritas« waren am 1. Juli d. J. in Norwegen 47 Schiffe im Bau. Hierunter befanden sich 3 Segelschiffe von 510 T. Netto-Raumgehalt und 44 Dampfschiffe von 37 920 Bruttotonnen. Von Letzteren waren 7 mit 4220 Tonnen aus Holz, die übrigen aus Stahl.

Verkehr im Suez-Canal (1. Semester 1900). Während der ersten sechs Monate des Jahres haben 1674 Schiffe mit 4665 544 R.-T. Netto den Suez-Canal passirt. Nach Flaggen geordnet gestaltet sich dieser Verkehr in folgender Weise:

Flagge	Schiffe	Netto-Raumgehalt
Deutschland.....	202	630 111 470
Amerika.....	5	13 150 560
England.....	1 000	2 843 127 520
Argentinien.....	1	1 147 340
Oesterreich-Ungarn.....	64	171 021 080
Dänemark.....	12	33 472 830
Spanien.....	16	50 149 910
Frankreich.....	118	314 588 105
Griechenland.....	2	96 500
Italien.....	35	71 190 850
Japan.....	32	119 098 030
Niederland.....	110	243 917 413
Norwegen.....	19	40 908 760
Türkei.....	18	20 289 150
Portugal.....	1	123 980
Russland.....	38	110 925 610
Schweden.....	1	1 225 750

Auf diesen Schiffen wurden, ausschliesslich der Schiffsbesatzungen, 106 633 Personen befördert, und zwar 51 492 Passagiere, 35 928 Militärpersonen und 19 213 Pilger, Gefangene, Emigranten etc.

Kleine Mittheilungen.

Journal du Mal de Mer. Eine Liga gegen die Seekrankheit und als ihr Organ eine Seekrankheits-Zeitung sind

in Paris entstanden, die mit aller Energie dem gefürchteten Uebel entgegenarbeiten wollen. Ein langer, langer Fragebogen wird von der Liga versandt, um alle Erfahrungen aller Seereisenden zu sammeln. Ein Buch soll herausgegeben werden. Mitarbeiter werden in allen Ländern gesucht. Als Mittel gegen die Seekrankheit werden empfohlen: Leibbinden und überhaupt besonders dafür hergestellte Unterkleider, Lüftungsvorrichtungen und Sauerstoff, starke Cocainlösungen. — Die Franzosen scheinen freilich ganz besonderen Respect vor der Seekrankheit zu haben. Wenigstens versichert das Journal du Mal de Mer, dass die Furcht vor der Seekrankheit ein sehr wesentliches Hinderniss für die Entwicklung der französischen Colonien sei, da die Furcht viele verhindert, auf ein Schiff zu gehen. Wer sich am Kampf gegen die Seekrankheit betheiligen will, möge sich mit Dr. Madeuf in Paris, 10, rue Fontaine-au-Roi in Verbindung setzen; ganz besonders willkommen sind dort odle Gönner oder öffentliche Körperschaften, die einen Preis von beiläufig 100 000 Frs. für Heilung der Seekrankheit aussetzen wollen.

(H. B.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 15. October. Wegen mangelnder Betheiligung wird davon abgesehen, in die Tagesordnung einzutreten. Im Fragekasten lag folgende Frage vor:

»Macht der »Schiffer für Küstenfahrt« sich einer strafbaren Handlung schuldig, wenn er die seinem Patent entsprechenden räumlichen Grenzen mit seinem Schiffe überschreitet, und welche Strafe würde ihn resp. seine Rhederei treffen?«

Von einem Mitgliede wird darauf hingewiesen, dass laut § 147 der Gewerbeordnung, Jemand bis zu dreihundert Mark oder im Unvermögensfalle mit Haft bestraft wird, der bei einer Berufsausübung, die durch eine besondere staatliche Genehmigung (Concession, Approbation, Bestallung) bedingt ist, von den in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen abweicht. Die Anschauung, dass in solchem Falle sich nur der Schiffer einer strafbaren Handlung schuldig machen könne, wurde insofern ergänzt, als dargethan wird, dass auch der Rheder strafbar sei, wenn ihm eine Beeinflussung des Schiffers nach der angezogenen Richtung hin nachgewiesen werden kann. Nächste Sitzung am 22. October.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 17. October. Als Mitglieder werden die Herren Capitäne Stange und Oertel aufgenommen. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge wird auf die im letzten Bericht S. M. S. Fischereikreuzer »Pfeil« geübte Kritik über die Verhältnisse auf der Elbe hingewiesen. Es handelt sich um die Unzuträglichkeiten, welchen grosse Seeschiffe ausgesetzt sind, um den unzähligen kleinen Fahrzeugen auf der Elbe ohne Gefahr für sich selbst ausweichen zu können. Der Commandant, der zur Beseitigung des Uebelstandes eine Localverordnung für die Elbe vorschlägt, hat hiermit einen Wunsch erneut ausgesprochen, den vor zwei Jahren der Verein vertreten hat; leider aber vollständig erfolglos. Aus diesen Gründen begrüsst der Verein den Vorschlag des Kaiserlichen Seeofficiers mit lebhafter Genugthuung. — Sodann finden die im Laufe des Sommers von der Seeberufsgenossenschaft dem Verein zugestellten Seeamtsverhandlungen, betr. Skorbut und Beriberi an Bord deutscher Segelschiffe, insofern Erwähnung, als beschlossen wird, auf das wichtige Thema in einer der nächsten Sitzungen zurückzukommen. — Weiterhin werden die Reichstagscommissionsbeschlüsse zum Entwurf der Seemanns-

Ordnung ganz kurz besprochen und aus der »Hansa« (Seite 399) verlesen. Der Vorsitzende bemerkt, dass hauptsächlich drei Punkte eingehender Berücksichtigung bedürfen. Nämlich der zu § 33 gestellte Antrag, der das Löschen und Laden an Festtagen überhaupt verbietet; ferner der Vorschlag, den Schiffsofficieren entsprechend der Höhe ihrer Gage Ueberstundenlohn zu gewähren und schliesslich der sog. Antrag zur Seemannsordnung, welcher so ziemlich alle im Seeschiffahrtsbetriebe vorkommenden Arbeiten unter staatliche Beaufsichtigung stellen will. Die Herren Capitäne Spruth und Voss erklären sich auf Ersuchen des Vorsitzenden bereit, als Referenten fungieren zu wollen; ebenso wird Herr Capt. Lübke das Material über Skorbuterkrankungen eingehend durcharbeiten und darüber Bericht erstatten. Nächste Sitzung am 24. October.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 11. October abgehaltenen ausserordentlichen Mitgliederversammlung wurden 4 Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. Hierauf wurde zur Tagesordnung: »Nochmalige Verhandlung über die Gründung eines Vereinsorgans und einer Krankenversicherung auf Gegenseitigkeit« übergegangen. Wie auch in der vorigen Versammlung, wurden die diesbezüglichen Vorschläge des Verwaltungsrathes mit absoluter Stimmenmehrheit angenommen. Bericht erstattet wurde über die letzte Versammlung des Nautischen Vereins zu Hamburg und über die dort gefassten Beschlüsse verhandelt. Es wurde mit Genugthuung hervorgehoben, dass die Beschlüsse in einigen Punkten mit den früher von unserem Vereine gemachten Vorschlägen zur Seemannsordnung übereinstimmen. Mitgetheilt wurde zum Schluss, dass in Aussicht genommen sei, in nächster Zeit wieder über die Besetzung der Seeämter mit Beisitzern zu verhandeln.

Büchersaal.

Seemannssprüche, Sprichwörter und sprichwörtliche Redensarten über Seewesen, Schiffer- und Fischerleben in den germanischen und romanischen Sprachen. Gesammelt, geordnet und erklärt von Pastor W. Lüpkes. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW12. Preis M 2.50.

Das Denken und Fühlen der germanischen Nationen war von Alters her auf die See gerichtet; diesem jetzt, da die Zeitströmung bei uns besonders darauf hindrängt, näher zu treten und es durch die Erforschung ihrer Volkssprichwörter und sprichwörtlichen Redensarten klarzulegen, darf daher als zeitgemäss und verdienstlich bezeichnet werden. Es heisst geradezu einem Volke den Puls fühlen, wenn man auf seinen Sprichwörterschatz, die Lebensphilosophie der grossen Masse, achtet. Dieser schwierigen Aufgabe hat sich der Verfasser in der Weise unterzogen, dass er zahlreiche Sprichwörter und sprichwörtliche Redensarten über Seewesen, Schiffer- und Fischerleben aus den germanischen und romanischen Sprachen gesammelt, geordnet und erklärt hat. Es ist ein reichhaltiger und interessanter Stoff, der hier verarbeitet ist. Den Marine- und seemannischen Kreisen wird die Sammlung, die ursprünglich in einzelnen Abschnitten in der Marine-Rundschau erschienen ist, reichen Genuss bereiten, zugleich aber auch allen Freunden der auf das Seewesen, Schiffer- und Fischerleben gerichteten Bestrebungen hohes Interesse gewähren.

Kaiser Wilhelm-Canal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat September 1900.

(Mitgetheilt durch Gläseke & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtensau.)
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Canalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:
Dampfer mit eigener Kraft } 1128 mit 302 146 N.-R.-T.
do. geschleppt }
Segler, geschleppt oder mit
eigener Kraft..... 1904 » 61 718 »
Leichterfahrzeuge..... 197 » 29 593 »
Zus. 3229 » 453 457 »

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher Flagge 802 Fahrzeuge mit 209 016 N.-R.-T.
britischer » 71 » » 56 028 »
dänischer » 65 » » 30 449 »
schwedischer » 67 » » 24 206 »
norwegischer » 25 » » 16 435 »
französischer » 2 » » 961 »
russischer incl. Finn. » 15 » » 9 846 »
div. Flaggen » 21 » » 15 205 »

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m 2888 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m 20 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang: 10 Std. 1 Mia.
» » » 5,5—6,9 » » 14 » 15 »
» » » 7,0—8,5 » » 13 » 25 »
» Schleppzüge..... 22 » 21 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend: 22 Mio.
ausgehend: 16 »
in Holtensau eingehend: 19 »
ausgehend: 14 »

Es passirten bei electrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit..... 240 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Theiles
der Fahrzeit..... 173 »
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 15 Tagen.

Patent-Liste

(aufgestellt durch das Berliner Patent-Bureau Gerson & Sachse, Mitglieder des Verbandes deutscher Patent-Anwälte, SW., Friedrichstr. 10.)

Patent-Anmeldungen:

- Y. 161. Schnell lösbare Befestigungsvorrichtung für als Rettungsflöße hergerichtete Schifftheile. — Larmont Young, Neapel, Parco Grifio, Italien; Vertreter: A. Gerson & G. Sachse, Berlin, Friedrichstr. 10.
L. 13 665. Vorrichtung zum Auswechseln des Steuerruders bei Schiffen. — Carlo Marchese de Luna, Messina.
B. 26 880. Vorrichtung an Schwimmkränen zur Erhaltung der horizontalen Lage. — Alexander Ephraim Brown, Cleveland, Ohio.
Z. 2966. Schiffs-Wasserrohrkessel. — R. A. Zieso, St. Petersburg, Was. Ostrow.
G. 14 163. Schaufelradartige Steuervorrichtung für Schiffe. — Ewald Ehrke und E. Gensichen, Stettin, Beringerstrasse 74.
W. 15 622. Ein durch Gasentwicklung sich über Wasser haltender Rettungsschwimmkörper. — Friedrich Julius Martin Wiengreen, Hamburg-Hamm, Schwarzenstrasse 35.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsabhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sllomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsabhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsabhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sllomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1900. No. 43.

Hamburg, den 27. October.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Triests Ausdehnung im Hinterlande. — Die Ausbildung österreichischer Seeleute. — Vorrichtung an Wasserfahrzeugen zur Veränderung der Fahrtrichtung und Geschwindigkeit. — Seeamtsverhandlung. — Schiffbau. Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Am 18. October wurde in Hamburg eine öffentliche Seemannsversammlung abgehalten. Im Vordergrund der Berathungen stand das Thema: »Die Widerstandsfähigkeit der farbigen gegenüber den weissen Heizern und Trimmern.« Nachdem vom Referenten unter frenetischem Jubel der Zuhörerschaft behauptet war, die Verwendung farbiger Feuerleute geschehe nicht aus Gesundheitsrücksicht auf die deutschen, sondern lediglich aus pecuniären Gründen, wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

»Die etc. Versammlung erklärt, dass die Behauptung der Rheder und ihrer Presse, die deutschen Heizer seien den Einwirkungen der Tropentemperatur nicht gewachsen, eine durch Nichts bewiesene Behauptung ist.«

Diesem Auspruch der Seemannsversammlung stellen wir folgende Thatsache gegenüber. »Der Führer der »Sambia« der Hamburg-Amerika-Linie, Herr Capitän Schmidt, berichtete vor einigen Wochen seiner Rhederei, dass er sich genöthigt gesehen habe, in Hongkong für die Rückreise chinesische Feuerleute anmustern zu lassen, weil die europäische niedere Maschinenbesatzung vor dem deutschen Consul in aller Form erklärte, ihre Arbeit der Hitze wegen nicht mehr verrichten zu können.« Es ist absolut erforderlich, den Aposteln der Seeleute hin und wieder die Unhaltbarkeit ihrer aufgestellten Behauptungen an unwiderlegbaren Beispielen nach-

zuweisen. Nicht um die Leute vom Gegentheil zu überzeugen — Das ist unmöglich, sie wollen auch garnicht überzeugt sein — sondern um Unbetheiligten zu illustriren, mit welchen Mitteln aus friedfertigen deutschen Seeleuten überzeugte »Genossen« gemacht werden.

Nach der »Shipping Gazette« hat Mr. F. Therfall, in seiner Eigenschaft als Mitglied der Commission, welche die Ursache der Kohlenentzündung an Bord des englischen Schiffes »Walter H. Wilson« feststellen sollte, eine Hypothese aufgestellt, die gewiss nicht ohne Angriffe bleiben wird. Er behauptet nämlich, dass Kohlen um deren Selbstentzündung erfolgreich verhindern zu können, stark mit möglichst kaltem Wasser durchnässt werden müssten. Bekanntlich war und ist man auch noch heute auf Grund langjähriger Erfahrungen der Ansicht, dass Nässe eine Oxydation der Kohlen zu beschleunigen vermöge. Jeder Schiffer ist deshalb stets bemüht gewesen, eine Kohlenladung in möglichst trockener Beschaffenheit ins Schiff zu nehmen. Gerade im Laufe der letzten Woche hat sich wieder Gelegenheit geboten, ein sachverständiges Urtheil über die Kohlenentzündung auf einem deutschen Schiffe, dem Fischdampfer »August«, zu hören. Das Seeamt zu Bremerhaven hatte sich mit diesem Unfall zu beschäftigen. Der hinzugezogene Sachverständige, Herr Dr. Schütte aus Bremen, suchte die Ursache des Feuers darin, dass auf alte Kohlenreste neue

Kohlen in feuchtem Zustande geschüttet wurden. Der Reichscommissar und das Seeamt haben sich dieser Ansicht vollkommen angeschlossen. Wir sehen hier zwei Autoritäten mit entgegengesetzter Ansicht über die Ursache einer für den praktischen Seemann sehr gefährlichen Erscheinung. Wessen Rathschläge sollen nun befolgt werden? Mr. F. Therfall erhebt mit derselben Ueberzeugung Anspruch auf aufmerksame Beachtung seiner auf angeblich genaue Untersuchungen gestützten Behauptung, wie Dr. Schütte und — allerdings die überwiegende Mehrheit aller Sachverständigen in dieser Frage. Immerhin bleibt zu berücksichtigen, dass der Therfall'schen Lehre eine grosse Anzahl Anhänger geworden ist. Zweifellos würde sich ein mit den nöthigen chemischen und physikalischen Kenntnissen ausgestatteter Sachverständiger den Dank des ganzen seemännischen Publikums erworben, wenn er der Frage der Kohlenentzündungen an Bord in eingehender Weise näher trete.

Die letzte Pilot-Chart, herausgegeben am 3. October, giebt beachtenswerthe Aufschlüsse über die **Eisverhältnisse** auf den **Grossen Banken** und den Gewässern unweit der Neufundländischen Küste in der Zeit vom 15. April bis 31. August dieses Jahres. Verglichen mit früheren Erfahrungen ist sowohl was der Umfang und die Anzahl gesichteter Eisfelder und Eisberge anbelangt, eine Abnahme, ganz besonders gegen das letzte Jahr, zu verzeichnen. In der Mehrzahl eingegangener Berichte werden nur einzelne nicht wie in den letzten Jahren gruppenweise gesichtete Eisberge erwähnt, während aus zahlreichen Nachrichten hervorgeht, dass Eis von nennenswerther Ausdehnung überhaupt nicht gesehen ist. Da Zahlen immer deutlicher als lange Worte sprechen, veröffentlicht die »Hydrographic Office« eine Tabelle, enthaltend die im Berichts- und Vorjahre gesichteten Eisberge und -felder. Nicht einbegriffen sind die Beobachtungen über die Eisverhältnisse in der Bell Isle Strasse und unmittelbar an der Neufundländischen Küste.

Monat	1899		Monat	1900	
	Berge	Eisfelder		Berge	Eisfelder
Januar	9	1	Januar	16	0
Februar	54	37	Februar	1	4
März	233	14	März	2	4
April	105	5	April	7	2
Mai	145	0	Mai	62	1
Juni	154	0	Juni	55	0
Juli	85	0	Juli	35	0
August	72	0	August	4	0
September	49	0	September	0	0
October	5	0	October	—	—
November	32	0	November	—	—
December	27	0	December	—	—

Die während Januar und Februar d. J. gemeldeten Eisberge stellen die Ueberbleibsel der vorjährigen Eisströmung dar. Der erste Berg der

diesjährigen vom Norden kommenden Trift wurde am 24. März auf 48° 41' Nord und 46° 34' West gesehen. Bis zum ersten Mai ist nur ganz vereinzelt das Sichten irgend welcher Eismassen berichtet. Dann kam eine Periode, in der jedes Journal Meldungen über gesichtete Eisfragmente enthielt. Hauptsächlich datiren diese Nachrichten aus der Region 46° 49' N. und 46° 49' W. Das Vordringen des Eises nach südlicher Richtung veranschaulicht am Besten folgende auf die Berichte gestützte Zusammenstellung in den einzelnen Monaten: 24. März 48° 41' N., 46° 34' W.; 4. April 46° 50' N., 47° 25' W.; 13. April 43° 50' N., 46° 05' W.; 24. Mai 42° 58' N., 52° 02' W.; 27. Mai 42° 33' N., 48° 15' W.; 13. Juni 42° 18' N., 49° 17' W.; 26. Juli 41° 37' N., 49° 12' W. Nach Meldungen die dem Hydrographischen Amt von der östlichen Küste Neufundlands zugegangen sind, war der Winter 1899/1900 sehr milde. Viele Häfen waren Anfang des Jahres so von Eis befreit, dass Schifffahrt getrieben werden konnte, nur in wenigen musste der Seeverkehr auf kurze Zeit unterbrochen werden. Auch die Strasse von Belle Isle war in Zwischenräumen passirbar. Zum ersten Male in diesem Jahre durchfahren wurde die Strasse am 15. Juni vom Dampfer »Teutonia«.

Entbindet ein allgemeiner **Ausstand von Schiffsbedienungsmannschaften** eine Rhederei von der prompten Innehaltung eingegangener **Verpflichtungen** gegen ihre **Passagiere**? Diese Frage hat Anfang October das Handelsgericht in Marseille beschäftigt. Der Vorfall ist in Kürze folgender: Ein Passagier hatte vom Pariser Bureau der Générale Transatlantique eine Fahrkarte gelöst, gültig für die Bahnfahrt Paris-Marseille und für die Dampferpassage Marseille-Algier. In Marseille angekommen, wurde ihm durch Angestellte der Rhederei mitgetheilt, dass ein Strike der Heizer und Trimmer ausgebrochen und dass seine Weiterbeförderung vorläufig nicht möglich sei. Der Enttäuschte suchte ein Hotel auf und forderte von der Gesellschaft formell, ihn entweder unverzüglich nach seinem Bestimmungsorte zu expediren oder ihm täglich 100 Fr. als Strafe für den Contractbruch und 1600 Fr. für den durch den verursachten Zeitverlust entstandenen Schaden zu zahlen. Vor dem Handelsgericht gab die Rhederei an, die Forderungen nicht erfüllen zu können, da der Strike ein Fall von »force majeure« sei, der sie ihrer Verantwortlichkeit entbinde. Das Handelsgericht wies die Klage des Passagiers kostenpflichtig mit folgender Begründung ab. Ein gewöhnlicher Arbeiterausstand stelle keinen Fall von »force majeure« dar. Eine Rhederei sei in solchem Falle zur Erfüllung von Schadenersatzansprüchen verpflichtet. Der vorliegende Strike sei aber ein allgemeiner, weil alle in einem

Gewerk beschäftigten Arbeiter vorgeben, die Arbeit solange einstellen zu wollen, bis ihren Forderungen entsprochen ist. Der in Rede stehende Ausstand muss aber zur zweiten Category gerechnet werden, denn nur mit Hilfe von Heizern der Kriegsmarine war die zur selben Zeit erfolgte Expedition der nach China bestimmten Truppentransportdampfer ermöglicht worden.

Nach dem Ende September herausgegebenen Bericht des Einwanderungs-Commissar der Ver. Staaten kamen im letzten **Fiscaljahr 500 602 Passagiere in New-York** an. Von diesen waren 99 790 amerikanische Bürger, ausserdem waren 304 947 der englischen Sprache mächtig, der Rest nicht. Weiter wird mitgetheilt, dass sich unter den italienischen Einwanderern 46.56 % Analphabeten befanden, unter portugiesischen 45.73, unter französischen 3.13, unter deutschen 2.70 und unter englischen nur 2.21 %. Da die Angaben officieller Natur sind, darf ihre Richtigkeit nicht in Zweifel gezogen werden, obgleich die Versuchung hierzu sehr nahe liegt. Vergleiche zwischen der Schulbildung der unteren Classen des englischen und deutschen Volkes fallen so sehr zu Gunsten des letzteren aus, dass thatsächlich der niedrige Procentsatz englischer Analphabeten nur dann zu verstehen ist, wenn man annimmt, im vorstehenden Falle habe der Zufall sein Spiel getrieben. Von weiterem Interesse sind noch die Angaben über das Durchschnittsvermögen der einzelnen im Jahre angekommenen Emigranten. Im Besitz französischer befanden sich durchschnittlich \$ 31.97, englischer 29.51, deutscher 29.16, italienischer 8.79 und portugiesischer Passagiere nur 7.57 Dollar. Der Commissar tritt dringend für weitere schärfste Controlle der Emigranten nach den beiden angeführten Richtungen ein, um das Land vor unerwünschten Elementen zu bewahren.

Wir erhalten folgendes Schreiben:

»An die verehrliche Redaction der »Hansa«
Hamburg.

In jüngster Zeit ist dem ergebenst unterzeichneten Vereine von einigen älteren Mitgliedern mitgetheilt worden, dass die Redaction der »Hansa« ein lebhaftes Interesse für den **Mitgliederbestand** des **Vereins** hege.

Um irgend welchen irrigen oder verkehrten Darstellungen über Ein- und Austritte etc. vorzubeugen, theilen wir der löbl. Redaction gern mit, dass folgende Veränderungen des Mitgliederbestandes seit dem 1. Juli d. J. bis zum heutigen Tage vorgekommen sind.

Ihren Austritt erklärten

infolge Vorgehens der H.-S. D.-G.	7 Herren,
» Verbleibens am Lande . . .	5 »
» verspäteter Zahlungen der	
Beiträge	3 »
» Unzufriedenheit mit der Leitung	
des Vereins	2 »
Gestrichen wurde	1 »

Zusammen 18 Herren

Gestorben sind 8 liebe Mitglieder = 8 »

Der Verein hatte mithin einen Abgang von 26 »
zu verzeichnen.

Aufgenommen wurden bis jetzt . . 43 »

zu welchen noch zuzuzählen sind 7 »

welche sich zur Aufnahme meldeten und durch Mitglieder hinsichtlich ihrer Qualification zur Aufnahme bereits vertreten wurden, sodass die Aufnahme in der nächsten Versammlung erfolgen würde.

Der Verein hat mithin einen Zuwachs von 24 Herren zu verzeichnen, mit welchem Resultate derselbe in Hinblick auf die stattgehabte zweimonatliche Ferienzeit sehr zufrieden sein zu können glaubt.

Hochachtung

Verein Deutscher Capitäne und Officiere
der Handelsmarine - Hamburg.

Der Verwaltungsrath.	Der Vorstand.
F. Mahneke,	Th. Pickhard,
Obmann.	Vorsitzender.

In der Annahme, dass es den Wünschen der Vereinsleitung und den Interessen des Vereins entspricht, wenn vorstehende Worte möglichst weit verbreitet werden, ist das Schreiben veröffentlicht worden. Wir sind ebenso sehr erfreut über den ständig wachsenden Mitgliederbestand des Vereins, wie über die Erkenntniss des Verwaltungsraths und Vorstandes, dass die »Hansa« dem Gedeihen des Vereins ein lebhaftes Interesse entgegen bringt.

Triests Ausdehnung im Hinterlande.

Von Gustaf Krenke.

Die Blüthezeit des alten »Tergestum« fällt in die Zeiten des »Römischen Reiches deutscher Nation«; es war der einzige Seehandelsplatz unter deutscher Herrschaft nach der Levante und darüber hinaus und gewann als solcher immer mehr an Bedeutung, wurde mit grossen Freiheiten bedacht und von Karl VI. zum Freihafen erklärt. Nicht minder liess seine grosse Nachfolgerin Maria Theresia diesem Adria-Hafen des Habsburgischen Reiches ihren besonderen Schutz angedeihen. Triest stand mit seinem Hinterlande (Krain, Kärnten, Steiermark, die österreichischen Stammlande und Böhmen) durch die guten Alpenstrassen durch den Karst, über den Predil, die Karawanken, den Loiblpass, die Tauern,

den Wechsel und den Semmering in Verbindung und von der Reichs-Hauptstadt Wien führten directe Strassen nach Leipzig, Breslau, Hamburg und den übrigen Hansestädten der Nord- und Ostsee. Andererseits ging von Wien der Waarenzug theils die Donau aufwärts bis an den Rhein und diesen abwärts bis nach Belgien und den Niederlanden, theils stromabwärts nach Ungarn, der Moldau und Walachei, der Türkei und Russland. So wurde Triest, der Seehafen für Wien, ein Mittelpunkt des damaligen Weltverkehrs, während das gegenüberliegende Venedig, einst die Königin der Meere, von Jahrhundert zu Jahrhundert von seiner früheren unbestrittenen Macht auf der Adria immer mehr einbüßte, weil es kein geschlossenes Hinterland hatte und während alle anderen einst so blühenden Seestädte an der Adria, wie Aquileja, Ravenna, Pola verfielen.

Mit der stets weiteren Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sank Triest langsam, aber stetig von seiner glänzenden Höhe herab. Ohne jede Wasser-Verbindung mit dem Hinterlande, entbehrte Triest in Folge der zwischenliegenden Alpengegenden auch längere Zeit des Eisenbahnanschlusses an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz. Während Hamburg, das schon an sich durch die Wasserstrasse der Elbe begünstigt ist, bereits um die Mitte der vierziger Jahre mit Magdeburg, Leipzig und Berlin in Eisenbahn-Verbindung stand, musste Triest ein volles Jahrzehnt länger auf einen Eisenbahnanschluss warten. Allerdings hatte die österreichische Regierung bereits im Jahre 1841 den Plan gefasst, den zwischen Niederösterreich und Steiermark gelagerten Gebirgstock, den Semmering zu überschienen und Wien mit dem Haupthafen der Monarchie zu verbinden. Es war das aber eine Aufgabe, wie sie damals noch nie und nirgends der Eisenbahntechnik gestellt war und es bedurfte langer Jahre, ehe die Vorarbeiten des genialen Ingenieurs Karl Ritter v. Ghega zum Abschluss gediehen waren. Im Jahre 1848 wurde er mit der Ausführung betraut, doch konnte der Bau wegen der stürmischen Zeitereignisse erst 1850 ernstlich in Angriff genommen werden. Am 17. Juli 1854 wurde die Semmeringbahn eröffnet, aber volle drei Jahre vergingen noch, bis die Locomotive die Adria in Triest erreichte.

So hatte Triest seine Eisenbahn-Verbindung mit Wien, aber diese Verbindung, die nach dem Scheitern des Staatsbahnbetriebes in Oesterreich in die Hände der Pariser Rothschild-Gruppe übergegangen war, war keine kurze geworden. Nach dem Sinne der neuen Eigenthümer hatte die Südbahn nicht mehr den Zweck, Wien und die nördlichen Provinzen des Reiches auf dem kürzesten Wege mit dem Meere, mit Triest zu verbinden; sie suchte vielmehr auf Kosten der Kürze grosse Orte der Monarchie auf und wurde dadurch eine sehr lange Bahn.

Dabei ist die Südbahn noch manchen Gefahren ausgesetzt; über das Laibacher Moor (zwischen Laibach und Divacca), das eine weiche und durch Ueberschwemmungen gefährdete Unterlage hat, müssen schwere Züge mit besonderer Vorsicht verkehren. Besonders von Adelsberg weiter gegen Triest machen sich die Borastürme geltend und hier kommen auch alljährlich Schneeverwehungen vor, welche den Verkehr stören; ja, es sind Fälle vorgekommen, wo Triest vom Innern des Reiches mehrere Tage lang geradezu abgeschnitten und ausser allen Verkehr gesetzt war. Zu alledem kommen noch die ungünstigen und drückenden Tarife der Südbahn-Gesellschaft, für welche natürlich die Interessen der Antheilhaber die oberste Richtschnur bilden müssen.

Vielleicht hätten sich die Verhältnisse günstiger für Triest gestaltet, wenn sich nicht die politischen Anschauungen und Interessen schon von 1849/50 an zu Ungunsten der deutschen Vormachtstellung Oesterreichs verschoben hätten, so dass von einer weiteren Rücksichtnahme auf deutsche Anschlüsse bald keine Rede mehr war. Auch als nach Oesterreichs Austritt aus dem Deutschen Bunde später onge politische Freundschaft die beiden Reiche verband, lagen sie doch jahrelang in hartem, wirthschaftlichen Kampfe und an Stelle von Triest trat für Deutschland Genua, das mit dem Ausbau der Gotthardbahn gewissermaassen zum Handels- und Seehafen des deutschen Reiches am Mittelmeere erhoben worden war; heute haben wir in Genua einen Lloydhafen, einen deutschen Verkehrsinspector und einen deutschen Consul. Unter diesen Umständen nahm der Rückgang Triests mit jedem Tage in handgreiflicher Weise zu und zwar in der Richtung der Levante durch die Orientbahnen, des Nordens durch Hamburg, Bremen, Antwerpen, des Westens durch Genua, Venedig und in der Richtung des Ostens durch Fiume.

Seit mehr als einem Menschenalter beschäftigte daher die Frage nach Verbesserung des Schienenweges, der das österreichische Binnenland mit der heimischen Seeküste und dem Hauptseehafen des Reiches verbindet, nicht minder die technischen als die industriellen und Handelskreise Oesterreichs. Bereits 1868 gab die Regierung, angeregt durch Adressen des Triester Stadtrathes und des Landtages von Görz-Gradiska, zu, dass eine directe Verbindung von Villach und Klagenfurt mit Triest nothwendig sei, und brachte, vom Reichsrath aufgefordert, 1869 eine bezügliche Vorlage ein, die aber wegen bevorstehenden Tagungsschlusses zurückgezogen wurde. Ebenso konnte 1870 eine Vorlage, betreffend Herstellung einer Staatsbahn über den Predil von Tarvis nach Görz mit Fortsetzung nach Triest, obwohl zur Annahme empfohlen, nicht durchberathen werden. Das gleiche Schauspiel wiederholte sich

1872, aber 1874 wurde die Regierung vom Reichsrathe aufgefordert, schleunigst eine Vorlage über Verbindung der Kronprinz Rudolphbahn mit Triest einzubringen und so wurde 1875 zum dritten Male über die Predilbahn verhandelt, aber nur um 1876 vom Eisenbahnausschuss abgelehnt zu werden. Im Jahre 1883 wurde die Regierung wieder zur Einbringung einer Vorlage aufgefordert; sie beschränkte sich auf einen Bericht, der erst 1886 zur Verhandlung kam, und 1887 wurde die Regierung aufgefordert, umfassende Erhebungen über sämtliche Möglichkeiten vorzunehmen. Endlich 1893 erstattete der vom Reichsrath eingesetzte besondere Unterausschuss Bericht und die Regierung wurde wieder zu Erhebungen aufgefordert; abermals waren Jahre nöthig, um die Sache spruchreif zu machen. In diesem Jahre endlich brachte die Regierung einen Gesetzentwurf ein, durch den sie ermächtigt wird, u. a. die Tauernbahn, die Karawanken- und Wocheiner-Bahn in directer Fortsetzung bis Triest und die Pyhrnbahn bis Ende des Jahres 1904 herzustellen.

Der Zweck der neuen Bahnen ist ein doppelter: Einerseits sollen sie den süddeutschen, namentlich den bayerischen Verkehr, andererseits denjenigen Böhmens, sowie des preussisch-sächsischen Elbgebietes nach Triest ziehen. Von Bayern nach Triest steht bisher die Linie Salzburg-Bischofshofen-Salztal-St. Michael - Villach - Tarvis - Laibach - Nabsresina-Triest zur Verfügung. Künftig werden die Waaren von Salzburg über Bischofshofen bis Schwarzach fahren, dann die neu anzulegende Tauernbahn über Gastein und Mallnitz nach Möllbrücken, hierauf die bestehende Pusterthalbahn von Möllbrücken oder Spittal bis Villach benutzen, um dann der neu anzulegenden Bahn von Villach nach Assling, von da durch die Wochein, das Isonzothal hinab nach Görz und schliesslich der ebenfalls neuen directen, von der Südbahn unabhängigen Weiterführung über Roiffenstein, St. Daniel nach Triest zu folgen. Das ist eine Wegabkürzung von rund 250 km, die bei der Wahl des Seehafens, ob Hamburg, Bremen, Antwerpen oder Genua, Venedig, Triest, ausserordentlich zu Gunsten von Triest in die Wagschale fallen wird. Die Verhältnisse werden dann dazu drängen, dass in Bayern unter Benutzung bereits bestehender Localbahnen eine Anschlussbahn von Lofer über Bad Reichenhall, Freilassing, Tittmoning und Pirach nach Mühldorf hergestellt wird; von Mühldorf stehen schon jetzt directe Vollbahnen über Neumarkt a. Rott, Landshut und Regensburg nach Sachsen und Norddeutschland oder über Landau nach Nordwestböhmen zur Verfügung.

Um den böhmischen Verkehr nach Triest zu lenken, soll an die Wocheiner Bahn in Assling die Karawankenbahn anschliessen und über Bärensgraben nach Klagenfurt führen, von dort wird die Staatsbahn über St. Michael bis Salztal benutzt, von

Salztal führt die neu anzulegende Pyhrnbahn nach Klaus-Steyrling, um mit der Kremsthalbahn Linz an der Donau zu erreichen. Von Linz stehen directe Bahnen nach Prag zur Verfügung; auch soll noch eine Verbindung von Rakonitz nach Laun hergestellt werden, um unabhängig von Prag eine directe Linie von Linz nach dem grossen zukünftigen Elbhafen Melnik zu gewinnen, von wo directe Wasserverfrachtungen nach den Elbplätzen bis Hamburg möglich sind.

Der ganze Plan hat viel Bestechendes und doch fragt es sich, ob die erhofften Vorthelle in vollem Umfange Triest in den Schooss fallen werden. Zunächst sei daran erinnert, dass der österreichische Reichsrath noch immer nicht arbeitsfähig ist, dass also noch garnicht abzusehen ist, wann die Regierungsvorlage Gesetzeskraft erlangen wird. Früher oder später wird das allerdings geschehen, so dass die geplanten Bahnbauteu zur Ausführung kommen. Hauptsächlich wird Venedig dadurch getroffen werden; denn es hat jetzt sowohl nach Bayern als auch nach Nordwestböhmen kürzere Eisenbahnverbindungen als Triest. Künftig aber wird Triest um weit mehr als 100 km günstiger stehen als Venedig; das ergiebt einen Frachtunterschied der bei der Hafenwahl gar sehr zu Gunsten von Triest in die Wagschale fallen wird. Gewisse Theile Südwestdeutschlands werden Triest selbst vor Genua den Vorzug geben, doch behält Genua immerhin eine weit günstigere Stellung als Venedig. Was den Wettbewerb gegenüber den Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Antwerpen betrifft, so ist zu unterscheiden zwischen dem atlantischen Verkehr namentlich nach Amerika und dem Levante- und Suezverkehr. Im atlantischen Verkehr wird es Triest schwerlich gelingen, den Nordseehäfen Gebiet abzurufen, weil es neben der Landfracht auch eine höhere Wasserfracht auszugleichen hätte. Im Levante- und Suezverkehr steht dagegen Triest bezüglich der Wasserfracht von vornherein günstiger als die Nordseehäfen und in diesen Verkehrsbeziehungen wird es letzteren schwer werden, die bisherigen Absatzgebiete in ganzem Umfange zu behaupten. Am schwersten wird Hamburg um den böhmischen Verkehr zu kämpfen haben; allerdings hat es hier den kaum zu überbietenden Vorthell der Elbe, auf der die überseeischen Handelsbeziehungen Böhmens Jahrzehnte lang ihren Weg über Hamburg nahmen, aber Eis im Winter und Wassermangel im Sommer unterbinden zeitweilig den Wasserweg und in solchen Zeiten wird Hamburg den böhmischen Verkehr an Triest abgeben müssen. Die Zeit wird dann lehren, ob Triest die Thatkraft und den kühnen Wagemuth besitzt, um die sich bietenden Gelegenheiten schnell zu ergreifen und festzuhalten.

Die Ausbildung österreichischer Seeleute.

Nur wenig ist uns an der norddeutschen Wasserkante über die Verhältnisse in der österreichischen Handelsmarine bekannt. Eigentlich gar nichts. Alle unsere Bemühungen, etwas Näheres über die gesetzliche Stellung des Rheders zu Schiffer und Mannschaft, die Lebensbedingungen der österreichischen Seeleute und über die Art ihrer theoretischen Ausbildung zu erfahren, werden dadurch erschwert, dass eine deutsche Litteratur unseres Wissens hierüber nicht vorhanden ist. Das einzige auch hier bekannte Blatt der österreichischen Handelsmarine, jedoch in italienischem Idiom, ist »La Rivista«. Die vorzüglich geleitete »Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens« vom K. und K. Marine-Technischen Comité herausgegeben, behandeln vorzugsweise Interna der Kriegsmarine und der nautischen Astronomie.

Umsomehr erkennen wir an, dass die bekannte Monatschrift in den No. IX. und X. von der allgemeinen Regel Abstand genommen hat. Zwei Artikel (»Die Frage der practischen Ausbildung unserer zukünftigen Mercantil-Capitäne von Reg.-Rath E. Gelcich und »Ein Segler als Handels-Schulschiff« von Professor A. Vital; beide Herren gelegentliche Mitarbeiter der »Hansa«), gewähren uns einen Einblick in den Ausbildungsgang österreichischer Seeleute, vom Schiffsjungen, resp. Praktikanten zum Schiffsführer. Wir lernen hier Verhältnisse kennen, wie sie bei uns ganz unbekannt sind. Der gebräuchliche Ausbildungsmodus ist in Oesterreich nicht wie bei uns von der Pike auf. Die jungen Capitänsanwärter genießen, ehe sie zur See gehen, eine wissenschaftliche Ausbildung. Ueberhaupt scheint man in Oesterreich auf theoretische Kenntnisse ein weit grösseres Gewicht als bei uns zu legen. E. Gelcich drückt seine Ansicht hierüber folgendermaassen aus:

»..... Damit glauben wir aber auch unsere Leser auf einen weiteren wichtigen Schluss geführt zu haben, nämlich auf jenen, dass eben, weil das Ablegen der Praxis unter den heutigen Umständen erschwert ist, weil unsere Schifffahrtslinien die ganze Welt umfassen und somit grössere Erfahrung in jeder Hinsicht nöthig ist, weil das blosse Manövriren nicht die ganze Kunst des Capitäns bildet, sondern er auch seerechtlich, kaufmännisch und sprachlich u. dgl. gebildet sein soll, und sich alle diese Kenntnisse durch das blosse Herumdampfen oder Herumsegeln nicht erwerben lassen, eine tüchtige Schulbildung unbedingt nothwendig ist. Die tüchtige Schulbildung vermindert aber anderseits die Nothwendigkeit einer längeren Praxis, erstere kann letztere abkürzen. Dann wird auch die Ueberproduction an Capitänen ein Ende haben, es wird der Jammer aufhören, dass unsere Abiturienten monatelang in Triest und Fiume auf eine Einschiffung warten, um schliesslich Postbeamte zu werden. Sobald die in der neuen Seemannsordnung projectirten Reformen in Wirksamkeit treten, wird die Noth sogleich aufhören.

Wir müssen aber in dieser Angelegenheit noch einen weiteren Punkt berühren. Welcher Art ist die Praxis, welche unsere jungen Seeleute heutigentags ablegen? Was lernen sie überhaupt Praktisches auf den Segel- und was auf den Dampfschiffen? Nichts! Und wieder ist die Ueberproduction daran Schuld. Denn entweder zahlen sie für die Einschiffung, was zumeist bei den nichtabsolvirten Nautikern der Fall ist, und dann werden sie wie Passagiere behandelt; Lust und Liebe zur Sache fehlt ihnen ja, denn sie fahren zur See, weil sie nichts mehr anzufangen wussten. Oder sie zahlen nicht und können dann ihre Ration nicht umsonst bekommen. Sie wirken daher beim Laden und beim Löschen der Ladung mit, übernehmen die Schreibereien und versehen ansonsten ganz gewöhnliche Matrosendienste. Es kommen wohl löbliche Ausnahmen vor, es giebt Capitäne und Schiffs-

officiere, welche diese Praktikanten bei der Ortsbestimmung, bei der Tagebuchführung, beim Manövriren u. dgl. mitwirken lassen und belehren, aber die Erfahrung lehrt uns, dass 90% der jungen Leute, welche eine nautische Schule absolvirten und nach abgelegter Einschiffszeit sich dem Leutnants-Examen zu unterwerfen haben. Oft können diese jungen Leute die Koppeltafel nicht mehr handhaben, vom Logarithmenaufschlagen ist keine Idee mehr vorhanden, sie sind nicht im Stande, eine Peilung zu corrigiren. Sie verlernen also in der Praxis auch jene praktischen Kenntnisse, die ihnen die Schule vermittelt hatte. Werden der Ueberproduction Schranken gesetzt, so wird man auch zur Einsicht kommen, dass der junge Mann, der die Praxis ablegt, zum Capitän und nicht zum Bootsmann heranzubilden ist, er wird auf den Schiffen eine andere Behandlung erfahren, man wird ihn wirklich etwas lehren und zeigen. Wie jetzt die Praxis abgelegt wird, ist es ganz gleichgültig, ob sie sechs Monate oder sechs Jahre andauert, der junge Mann gewinnt nur dabei soviel, dass er wettergebräunt, musculös, kräftig und gesund wird, aber oft, sehr oft, auch verroht. Soll also die Praxis einen Nutzen bringen, so müssen die jungen Leute auf den Schiffen auch eine andere Verwendung finden. Es ist schon recht, dass sie bei den mercantilen Operationen, bei der Uebernahme und Uebergabe der Ladung und bei der Führung der bezüglichen Bücher mitwirken. Diese Manipulationen gehören wohl auch zur Praxis, aber damit sollen auch andere Beschäftigungen seemannischer Natur in der möglichst rationellsten Art verbunden sein. Die Stellung dieser Praktikanten auf Schiffen sollte durch irgend eine Vorschrift, durch irgend ein Gesetz besser präcisirt sein, es müsste in irgend einer Art und Form den Schiffscapitänen die Pflicht obliegen, für die fachmännisch-praktische Ausbildung dieser jungen Leute zu sorgen.

Das sind scharfe Worte, aber nicht in allen Punkten ungerecht. Was von uns bei Besprechung der Ausbildung der Cadetten an Bord der »Herzogin Sophie Charlotte« verhältnissmässig schüchtern angedeutet wurde, nämlich die späteren Nautiker auch zu solchen und nicht zu Bootsleuten heranzubilden, wird von E. Gelcich in klarer, nicht misszuverstehender Weise gefordert. Stimmen wir auch in dieser Beziehung mit dem Verfasser überein, so können wir ihm andererseits nicht beipflichten, wenn er schreibt:

»Es ist selbstverständlich, dass ein junger Mann, der keine Ahnung von irgend einem nautischen Gegenstand hat, der bereits die untersten Classen einer Mittelschule aus Unlust für das Studium verlassen musste, selbst in den vier Jahren, die er zur See fährt, nichts als höchstens Untugenden erlernt. Er hat zunächst keine theoretische Vorbildung, alles, was er sieht, ist ihm fremd, er kennt weder die Arten noch die Ursachen der Naturphänomene, er hat selbst von Gegenständen der allgemeinen Bildung keine Begriffe, und weil ihm eben noch jede Bildung fehlt, besitzt er keine Beobachtungsgabe. Nichts fesselt seine Aufmerksamkeit, kein Ereigniss bietet ihm Gelegenheit, sein Denkvormögen zu schärfen, er kann keine Folgerungen ziehen, keine Vergleiche anstellen. Erst nach langer, nach sehr langer Zeit wird etwas haften bleiben, gewisse Sachen, so z. B. das praktische Manövriren u. dgl., wird er schon erlernen, weil ihm der Instinkt dazu verhilft. Aber wehe wenn er in seinem Berufe vor einen neuen, nie erlebten, oder nicht häufig gesehenen Fall gestellt wird. Bei den vielen Anforderungen, welche die moderne Zeit an den Capitän stellt, wird der reine Empiriker immer von dem fachlich gebildeten zu unterscheiden sein. Wie viel profitirt dagegen in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit der Absolvent einer nautischen Schule, welchem ja alle Gegenstände, die er in der Praxis in Anwendung zu bringen hat, von der Schule her bekannt

sind, dem die Nomenclatur geläufig ist, der einen reichen Schatz von theoretischen Kenntnissen mitbringt, von welchen er nur mehr wahrzunehmen hat, wie sie ihre Rolle in der Natur spielen, man darf auch nicht vergessen, dass schliesslich die Schule auch einige praktische Kenntnisse vermittelt, dass der Absolvent einer nautischen Schule peilen, beobachten, rechnen, eine Deviationsbestimmung oder eine Compensation durchführen, die Karten handhaben kann usw. Ein solcher Mann ist bereits nach wenigen Wochen an Bord orientirt, er kann schon im zweiten Monate nützliche Dienste leisten, die zweijährige Einschiffszeit, die er bis zum Leutnants-Examen mitmacht, nützt ihm bedeutend mehr, als wenn er sein Leben lang, ohne eine nautische Schule absolvirt zu haben, gefahren wäre.

So lebhaft auch von uns jede Gelegenheit benutzt wird, den Seeleuten immer wieder ins Gedächtniss zu rufen »dass Wissen Macht ist«, haben wir selbstverständlich genügendes Verständniss für die Vorzüge, welche die praktische Herausbildung in sich birgt. Unsere Handelsmarine, der Stolz der Deutschen, der Neid des Auslandes, hat den hohen Grad ihrer gegenwärtigen Entwicklung nicht zum wenigsten der Intelligenz und Fähigkeit deutscher Schiffsführer und Schiffsofficiere zu danken, die mit sehr geringen Ausnahmen alle von der Pike auf gedient haben!

Um dem Leser Gelegenheit zu geben, sich eine Vorstellung über die näheren Lebensbedingungen unserer österreichischen Collegen zur See zu machen, mögen einige Stellen aus dem von Prof. A. Vital verfassten Artikel citirt werden. Vorweg mag bemerkt werden, dass »Leutnant« im nachstehenden Sinne, sich mit unserem »Steuermann auf grosse Fahrt« deckt. Prof. A. Vital schreibt:

»Die zu Recht bestehende Vorschrift für die Zulassung zur Leutnants- und Capitänsprüfung, deren Reform übrigens seit Jahren beabsichtigt ist und nur durch technische Schwierigkeiten bisher verzögert wurde, verpflichtet den Candidaten nicht zum Besuche einer nautischen Schule, sondern begnügt sich mit dem Nachweise einer vierjährigen Einschiffszeit zum Leutnant und einer weiteren zweijährigen Praxis zum Capitän.

Die aus den nautischen Schulen hervorgehenden Candidaten dagegen können schon nach zweijähriger Einschiffung zur Leutnantsprüfung zugelassen werden, haben aber zur Capitänsprüfung keinerlei weitere Begünstigung. In allen Fällen aber ist mindestens ein Drittel dieser Einschiffung auf Segelschiffen eigener Flagge abzuleisten.

Nachdem nun die Erlangung des Leutnantpatentes nebst vielen anderen Vortheilen auch das Einjährig-Freiwilligenrecht bei der Marine einträgt, sehr viele in der Mittelschule mehr oder weniger verunglückte Existenzen ihre Rettung auf dem Meere suchen und daher im Alter von 17—18 Jahren über eine vierjährige, mitunter in äusserst wenig seemannischen Anstellungen verbrachte Einschiffszeit verfügen, so ist es klar, dass die Elemente sehr häufig ihr Glück versuchen, das Patent zu erhalten, was ihnen meistens auch gelingt, weil die Anforderungen der aus dem Jahre 1869 datirten Prüfungsfragen diese Versuche sehr begünstigen, wohl nicht zum Vortheile der Handelsschiffsofficiere.

Es gibt aber eine zweite Categorie von Elementen, welche vielleicht einen noch schreienderen Gegensatz zu den, aus den seit drei Jahren reformirten nautischen Schulen ausgemusterten, theoretisch gut ausgebildeten und über eine wirkliche allgemeine Bildung verfügenden Candidaten bildet. Das sind die fleissigen, strebsamen, in jeder Beziehung hochachtbaren, aber ganz ungebildeten Matrosen, welche mit unsagbaren Mühen während ihrer Einschiffungen aus uralten Lehrbüchern die nautische Weisheit schöpfen und die Prüfungscommission dann damit beglücken. Aus dieser

Darstellung ist zur Evidenz, dass die Schüler der nautischen Schulen durch den Besuch derselben nur wenig in Bezug auf Raschheit ihrer Carrière gewinnen, eigentlich kann es sogar vorkommen, dass sie sich, was das Alter für die Erlangung des Capitänspatentes anbelangt, im Nachtheile befinden, denn ein Schüler kann erst mit 12 Jahren in die Schule eintreten und muss die fünf Jahrgänge absolviren — 17 —, muss zwei Jahre fahren — 19 —, um Leutnant, und weitere 2 Jahre practiciren, um im günstigsten Falle mit 21 Jahren Capitän zu werden. Der andere hingegen kann vom 12.—16. Jahre seine vierjährige Einschiffszeit absolviren, dann ein Jahr sich vorbereiten und wird mit 17 Jahren Leutnant und mit 20 Capitän.

Der absolvirt Schüler einer nautischen Schule hat aber noch eine zweite, sehr schwere Concurrrenz mit den praktischen Aspiranten zu bestehen; er muss sich erst eine gewisse Praxis aneignen, wenn er die Schule verlässt. Die anderen sind seit dem 12.—14. Jahre eingeschifft, theilweise als Schiffsjungen oder in sonst recht untergeordneten Eigenschaften, haben also bis zum 16.—17. Jahre Gelegenheit gehabt, Kraft und Erfahrung zu sammeln, und es ist wohl klar, dass die Rheder sie den, durch 10—11 jähriges Schulbanksitzen nicht gerade gekräftigten, ganz ungeschickten Jünglingen vorziehen, umsomehr als die genossene Bildung immerhin gewisse Ansprüche entstehen lässt, die die anderen nicht stellen. (Prof. Vital theilt also auch nicht die vorhin vertretene Ansicht des Reg.-Rath E. Geleisch. D. R.)

Und so kommt es, dass absolvirt nautische Schüler Schwierigkeiten bei Ableistung ihrer Einschiffung begegnen und dass es immer häufiger vorkommt, dass sie die Segel-einschiffung, für die die Verhältnisse ohnehin so schlecht stehen, dass vielen Candidaten ein Theil derselben entweder nachgeseben oder ihnen auch auf fremden Schiffen abgeleistet gezahlt werden muss, als Passagiere gegen Entrichtung von nicht immer bescheidenen Preisen abmachen müssen.

Da aber die Mehrzahl der Aspiranten arm ist, muss dieser Praxis umsomehr entgegengearbeitet werden, als hiebei ein Missbrauch wohl kaum zu vermeiden sein dürfte.

Diese und ähnliche Verhältnisse bestehen aber nicht nur bei uns, sondern in allen jenen Ländern, deren Marine verhältnissmässig jung, deren Material sonach vorzüglich neu ist und die daher über keine zahlreiche Seglerflotte verfügen.

Zur Vermeidung dieser Uebelstände sind schon die mannigfaltigsten Vorschläge gemacht worden; so z. B. wollte man die Capitäne in solche für Segler und in solche für Dampfer theilen und den letzteren eine Einschiffung auf Segelschiffen ganz nachsehen. Der Vorschlag fand keine Berücksichtigung, da die Mehrzahl der jetzigen Fachautoritäten nach wie vor die Segelschiffahrt als die wahre Schule echter Seemannschaft ansieht und die Theilung des Patentes auch den Capitänen selbst hinderlich, ja oft verderbenbringend geworden wäre.

Naheliegender war die Lösung der Frage durch Schaffung von Schulschiffen; nur das »Wie« ist hier wie meistens das Schwierige. In dieser Beziehung sind schon vielfache Vorschläge gemacht worden und alle haben eine gewisse Aehnlichkeit mit dem vom Abgeordneten für Dalmatien, Herrn v. Vukovic, in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. December v. J. eingebrachten Dringlichkeitsantrage, welcher lautete: »Die k. k. Regierung wolle thunlichst durch Schaffung von Schulschiffen den absolvirten Zöglingen der nautischen Schulen und den Leutnanten der Handels-Marine die Möglichkeit bieten, sich die erforderliche theoretische und praktische Ausbildung anzueignen.«

In Italien wurde der Vorschlag gemacht, dass die »Navigazione generale italiana« einen oder besser mehrere

Stahlsogler bauen solle, die hauptsächlich für die Kohlenzufuhr der Gesellschaft, nebenbei jedoch auch als Schulschiffe dem Nachwuchs des eigenen Officier-Corps zu dienen hätten.

Wie die Ausfracht zu erlangen wäre, darüber ist im Vorschlage nichts erwähnt, doch ist die Annahme wohl gerechtfertigt, dass hierin die Hauptschwierigkeit der Durchführung dieser sonst glücklichen Idee liegen dürfte.

Hierauf wendet sich der Verfasser den deutschen Verhältnissen zu und hebt anerkennend die Indienststellung des Norddeutschen Lloyd-Cadettenschiffes »Herzogin Sophie Charlotte« hervor, wie er auch den Bestrebungen des Deutschen Schulschiffsvereins im zustimmenden Sinne seine Aufmerksamkeit schenkt. Unter Bezugnahme auf den Entschluss des Vereins, im Frühjahr 1901 ein Schiffsjungenschulschiff in Dienst zu stellen, schliesst Herr Vital seinen Aufsatz mit folgenden Worten:

»Die diesem vielverheissenden Projecte zu Grunde liegenden Principien werden, unseren bescheidenen Ansprüchen, auch bei uns analoge Anwendung finden müssen. soll eine derartige Institution in kurzer Zeit zum Wohle unserer Handels-Marine geschaffen werden.

Hiebei wird man wohl berücksichtigen müssen, dass bei unserer Handels-Marine der Bedarf an entsprechend geschulten Matrosen und Unterofficieren derzeit viel stärker ist als derjenige an Officieren, da unsere so tüchtigen und ausdauernden Küstenbevölkerung durch den Niedergang der eigenen Seglerflotte in den letzten Jahren diesem Berufe mehr und mehr entfremdet wurde, während an Officieren, durch die verhältnissmässig grosse Anzahl von ausgezeichneten nautischen Schulen und durch andere Erleichterungen, gewissermassen eine Ueberproduction entwickelt wurde.

Die ungeheure Bedeutung aber, die darin liegt, dass man diese zum Seemannsberufe so zu sagen geborene Bevölkerung wieder demselben zuführt, braucht wohl nicht erst nachgewiesen werden.

Ähnlichkeit mit unseren Verhältnissen findet man eigentlich nur insofern, als sich dort wie bei uns ein Mangel an tüchtigem seemännischen Personal unangenehm fühlbar macht und dass man dort wie vorwiegend auch noch bei uns von der in England getroffenen Einrichtung, Sondercertificate für Dampfschiffsofficiere auszustellen, deshalb abzusehen glaubt, weil — um mit Vital's Worten zu sprechen — »die Segelschiffahrt als die wahre Schule echter Seemannschaft angesehen wird.«

Vorrichtung an Wasserfahrzeugen zur Veränderung der Fahrtrichtung und Geschwindigkeit.

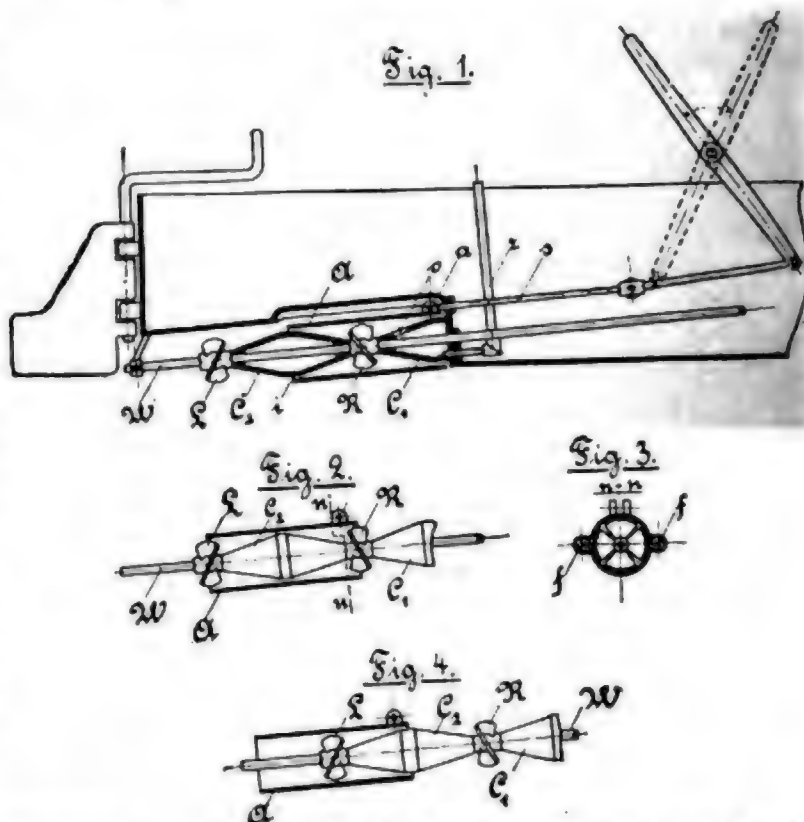
Ed. Herb. Köln. D. R. P. No. 113323.

Diese Vorrichtung ist insbesondere anwendbar für Sportboote und leichte Rettungsboote, in welcher kleine, raschlaufende Benzinmotore mit unveränderter Drehvorrichtung und constanter Tonnenzahl arbeiten.

Auf der Schraubenwelle *W* ist eine rechtsgängige Schraube *R* und eine linksgängige Schraube *L* befestigt. Zwischen den Schrauben *L* und *R* ist ein Doppelconus *C*, ebenfalls fest auf der Welle angebracht. Vor der Schraube *R* ist am Hintersteven des Fahrzeuges ein Conus *C*₁ befestigt, durch welchen die Welle *W* frei drehbar hindurchgeführt ist.

Zu beiden Seiten der Schraubenwelle sind Führungsstangen *f* angebracht, auf denen mittelst Augen ein beiderseits offener Cylinder *A* geführt wird. Der Cylinder umschliesst die Schrauben *L* und *R*, den Doppelconus *C*, und den Conus *C*₁. An dem Cylinder ist ferner ein Auge *a* angebracht, an welches eine Stange *s* angreift, welche mit einem Handhebel im Inneren des Schiffes verbunden ist. Mittelst dieser Stange kann der Cylinder beliebig verschoben und so die eine oder die andere Schraube eingeschlossen werden, so dass kein Wasser zu ihr fliessen kann, dieselbe vielmehr wirkungslos bleibt.

Bei der in Fig. 1 dargestellten Lage des Cylinders *A* wird die Schraube *R* von dem Rohr *A* umschlossen, so dass ein axialer Durchgang des Wassers durch das Rohr verhindert ist. Die Schraube *R* versetzt das in dem Rohr *A* noch befindliche Wasser in Umdrehung und schleudert es durch den ringförmigen Querschnitt *i* aus dem Cylinder, wobei Luft durch das Rohr *r* und die Bohrung *o* angesaugt wird, welche den Raum um die Schraube *R* zum Theil ausfüllt. Bei der Stellung des Cylinders *A* nach Fig. 1 ist nur die Schraube *L* in Thätigkeit. Das Boot bewegt sich somit vorwärts.



Nach Fig. 2 sind die beiden Schrauben *R* und *L* nur theilweise umschlossen, die Wirkung der einen Schraube hebt die Wirkung der anderen Schraube auf und das Boot kommt zum Stillstande.

Nach Fig. 4 ist die Schraube *L* ausgeschaltet und die Schraube *R* besorgt den Rückwärtsgang des Bootes.

Bei allen Zwischenstellungen des Cylinders *A* vermag sich das Boot entsprechend der jeweiligen Aufhebung der Wirkungen der beiden Schrauben mehr oder minder rasch nach vorwärts oder nach rückwärts zu bewegen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Bremerhaven.

Zusammenstoß des Fischdampfers „Bürgermeister Smidt“ mit der norwegischen Bark „Bertha“ am 26. Septbr. an der jütischen Küste. Capitän Stoffers vom Fischdampfer war zur Zeit des Unfalls unter Deck, die Wache hatte der Bestmann Hyda. Der Zusammenstoß erfolgte um 8 Uhr Abends. Capt. Stoffers fragte die Bark, ob sie Schaden erlitten habe und erhielt eine bejahende Antwort. Der Dampfer folgte der mit vollen Segeln dem Lande zusteuern den Bark noch so lange, bis das Loth nur noch 10 Faden Wasser angab. Um 11 wurde bemerkt, dass der Strand hell erleuchtet wurde, deshalb nahm man auf dem Dampfer an, dass der Bark von dort aus Hilfe geleistet werde. Der Dampfer blieb aber noch bis 12 Uhr in der Nähe. Das Wetter war zur Zeit des Unfalls gut feuersichtig. Der Bestmann Hyda hatte um 6 Uhr die Wache übernommen. Gegen 8 Uhr ging er von der Brücke, um die Logge abzulesen, damals war kein Schiff zu sehen. Er will etwa 8 Minuten fortgewesen sein, während dieser Zeit erfolgte der Zusammenstoß. Der Mann am Ruder sah bald nach dem Fortgehen des Bestmanns drei Strich am Backbord das grüne Licht der Bark. Er versuchte immer nach rechts (?) abzuhalten. Das rothe Licht der Bark hat er nicht gesehen. Das Segelschiff wurde beim Fockmast an der Steuerbordseite getroffen. Der Maschinist hat die Maschine ohne Befehl gestoppt, als der Stoss erfolgte. — Aus den Aussagen der Besatzung der norwegischen Bark geht hervor, dass die mit raumem Winde N. O. steuernde Bark das Licht des von N. O. kommenden Dampfers etwa 8—12 Minuten vorher gesehen hat. Der Kurs wurde beibehalten, weil der Dampfer auszuweichen hatte, als dieser aber dazu keine Anstalten machte, war es zu Gegenmanövern auf der Bark zu spät. Die Schiffe stiessen im ganzen drei Mal zusammen. Der Reichscommissar macht für den Unfall den Fischdampfer allein verantwortlich. Gegen den Bestmann wurde der Antrag auf Patent-Entziehung gestellt worden sein, wenn er ein solches besäße. Er habe die Brücke sehr lange verlassen, ohne irgend einer andern Person die Wache zu übergeben. Der Capitän verdienne einen Tadel, weil er den Wachhabenden nicht zu einer Meldung veranlasste. Die gegen den Capitän erhobenen Vorwürfe, dass er sich um das andere Schiff nicht weiter gekümmert habe, seien unberechtigt. Das Seeamt spricht sich wie folgt aus: Der deutsche Fischdampfer „Bürgermeister Smidt“ ist am 6. September 1900 bei Bovbjerg mit der norwegischen Bark „Bertha“ zusammengestossen, wodurch letztere einen derartigen Schaden erlitt, dass sie auf Strand gesetzt werden musste, um das Sinken zu verhüten. Die Schuld an dem Unfall trifft allein den Fischdampfer, dessen Bestmann während einer Wache die Brücke in unentschuldbarer Weise auf längere Zeit verliess, sodass der Dampfer ohne verantwortliche Führung war. Das Verhalten der Leitung des Dampfers nach dem Zusammenstoß giebt zu Ausstellungen keinen Anlass.

Schiffbau.

Bauftrag. Für die Hamburg-Ostasienfahrt der Hamburg-Amerika Linie ist der Bremer „Vulkan“-Werft der Bau zweier neuer Frachtdampfer in Auftrag gegeben worden. Zu dem einen dieser beiden Schiffe ist zur Zeit der Kiel gelegt worden.

Bauftrag. Der Danziger Schiffbauanstalt von J. W. Klawitter wurde von der Rhederei Joh. E. von der Ohe & Lund in Bergen (Norwegen) ein Frachtdampfer von etwa 2200 T. in Auftrag gegeben.

Stapellauf. Am 18. October wurde auf der Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G. ein für die Deutsche Ost-Afrika-Linie neu erbauter Reichspostdampfer, der in der Taufe den Namen „Gouverneur“ erhielt, unter den üblichen Ceremonien glücklich zu Wasser gelassen. Der nach den Regeln des „Germanischen Lloyd“ aus Stahl erbaute, mit höchster Classe 100 A 4 I versehene Dampfer hat eine Länge zwischen den Perpendikeln von 320 Fuss engl., eine Breite von 40 Fuss, eine Tiefe von 28 Fuss engl., sowie eine Tragfähigkeit von 3750 T. Schwergut. Das neue Schiff, das in seinen äusseren Formen einen angenehmen Eindruck macht, besitzt einen Doppelboden, sowie ein bis zur Vorkante der Commandobrücke laufendes Poop; es erhält eine Triple-Expansionsmaschine, die 1600 Pferdestärken indic. und dem Schiffe eine Fahrt von 11 Knoten per Stunde verleihen soll. Ferner erhält der Dampfer Cajüteeinrichtungen für 33 Passagiere erster und 36 zweiter Classe sowie ausserdem Einrichtung für eine grössere Anzahl Zwischendeckpassagiere. Das Schiff trägt die Stapelnummer 406.

Stapellauf. Auf der Werft der Schiffbau-Actien-Gesellschaft vorm. Jan Smit Cz. in Ablasserdam erfolgte am 17. October der Stapellauf des Frachtdampfers „Kinderdijk“ der Herren Solleveld, van der Meer und T. H. van Hattum in Rotterdam. Länge 293', Breite 42' 9", Tiefe 22 1/2', Tragfähigkeit 3700 engl. Tonnen auf einen Tiefgang von 18' 7".

Stapellauf. Der auf der Werft von J. Tecklenborg A.-G., Bremen, für den Norddeutschen Lloyd neu gebaute Dampfer „Rajaburi“ ist am 23. October glücklich vom Stapel gelaufen. Er ist für die Linie Hongkong-Bangkok bestimmt und soll in erster Linie dem Frachtverkehr dienen, indess erhält er auch Einrichtungen zur Aufnahme von Passagieren. Das 88 m (289') lange, 11,9 m (29') breite und 6,93 m (22' 9") tiefe Schiff ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für dessen höchste Classe aus Stahl erbaut. Die Ladefähigkeit beträgt 3000 Tons. Das Schiff erhält eine dreifache Expansionsmaschine von 1100 Pferdekraften, durch die es einen Fortgang von 10 Knoten erhalten wird. Der Dampf wird in zwei Kesseln und einem Hilfskessel erzeugt. Der Steuerapparat und das Ankerspill werden durch Dampf bewegt und alle Räume electricch beleuchtet.

Probefahrt. Am Donnerstag, den 18. d. M. fand seitens der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft eine Probefahrt mit dem für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg erbauten Dampfer „Magdeburg“ statt. Die Fahrt erstreckte sich über das Feuerschiff hinaus bis in die See. Die Resultate der Leistungen von Schiff und Maschine befriedigten in volstem Maasse. Der hauptsächlich für Fracht bestimmte Dampfer „Magdeburg“ reiht sich seinen Vorgängern und Schwesterschiffen, die bei derselben Werft erbaut sind, würdig an. Die Tragfähigkeit beträgt ca. 7200 T. bei folgenden Abmessungen: grösste Länge 404', grösste Breite 47' 8", Tiefe 31'.

Vermischtes.

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal. Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 1.—15. October 1900 den Kaiser Wilhelm-Canal 776 Schiffe, dar. 386 Dampfer (incl. Schlepper) und 390 Segler (incl. Leichter). An der Durchfahrt beteiligten sich, nach Flaggen geordnet: 598 deutsche, 104 skandinavische (schwedische, norwegische und dänische), 37 holländische, 26 englische, 6 russische, 2 spanische, 1 italienisches, 1 französisches und 1 belgisches Schiff.

Turbinen-Propeller. In einem Artikel der »Ostsee-Ztg.«: der die Wahrheit über die »schnellsten Schiffe der Welt«, die Behauptungen der Engländer über die angeblich phänomenalen Leistungen ihres Schiffbaues in das richtige Licht stellt, macht Herr Ernst Teja-Meyer, Kiel, u. A. folgende Mittheilung: Ich will hier nicht erörtern, ob überhaupt und inwieweit der Dampfturbine als Schnellläufer-Schiffsmaschine die Zukunft gehört. Ich will nur auf eine Thatsache aufmerksam machen, die kurz und bündig spricht. Am 23. Juli 1900 sollte von Parson (dem Erfinder der Turbinen-Propeller) dem gesammten Schiffsbau-Congress in Paris das Turbiniaboot vorgefahren werden. Nachdem der Passagierdampfer, an dessen Bord sich die Theilnehmer des Schiffbau-Congresses befanden, langsam gefahren war und dann noch zum Stillliegen ungefähr eine Stunde gewartet hatte, holte endlich das Turbiniaboot den Dampfer ein; dann begann das Turbiniaboot zehn Schiffslängen vor unserem ruhig liegenden Dampfer seine Geschwindigkeit zu entwickeln, kam mit ungefähr 16—18 Knoten am Dampfer vorbei, war aber nach 4 Schiffslängen derart »exhausted«, dass es still liegen blieb und dem langsam fahrenden Dampfer nicht mehr zu folgen vermochte. Während der ganzen weiteren Fahrt auf der Seine holte das Turbiniaboot den Dampfer überhaupt nicht mehr ein, und wenngleich die Theilnehmer am Schiffbau-Congress ein derartig deprimirendes Resultat gerade nicht erwartet hatten, so trug doch die Vorführung des englischen Bootes wesentlich zur allgemeinen Erheiterung an Bord bei. — Im Uebrigen stellt die bisherige Verwendung der Turbine als Schiffsmaschine nur Versuche dar, über die jedes etwa abschliessende Urtheil völlig verfrüht wäre. Jedenfalls stehen bei ihrer Verwendung gerade als Torpedoboots-Motor den Vorteilen recht erhebliche Nachtheile gegenüber.

Die Gewichtsverhältnisse der Schiffe erfuhren eine erste wesentliche Umgestaltung, als das Holz als Baumaterial durch das Eisen ersetzt wurde: das Eigengewicht eines eisernen Fahrzeuges betrug wenigstens 30—40 pCt. weniger, als das eines gleich grossen hölzernen Schiffes. Eine weitere Verschiebung entstand dann durch den Uebergang von Eisen zum Stahl. Dieses Material, dessen Fabrikation sowohl der Qualität wie der Quantität nach, ihren Höhepunkt noch nicht erreicht hat, wog zwar ein um 2 pCt. höheres spezifisches Gewicht auf, als das Eisen; aber die Reducirung der Materialstärken, die beim Stahl gegenüber dem Eisen zulässig ist, ermöglichte es, dass man bei gleicher Festigkeit wie beim Eisen das Gewicht eines stählernen Schiffes um weitere 20—25 pCt. vermindern konnte. Diese Verhältnisszahlen beziehen sich allein auf den leeren Schiffskörper. Zieht man aber das Gesamtgewicht eines vollständig ausgerüsteten Schiffes in Betracht, so ergibt sich eine weitere bedeutende Verringerung der Gewichte in fast allen Punkten. Während das Gewicht der Schiffsmaschine früher 0,8 T. für jede Pferdekraft betrug rechnet man jetzt nur noch 0,2 T.; während der Kohlenverbrauch früher 4 kg für jede Pferdekraft ausmachte, nimmt man jetzt bei den neuesten Maschinen nur noch 0,5 kg an-

In gleichem Maasse mit der Ersparniss an Gewicht, die naturgemäss der Tragfähigkeit des Schiffes zu Gute kommt, haben auch die einzelnen Verbandtheile bedeutend an Festigkeit gewonnen. Schiffe von den Dimensionen des »Oceanic« und der »Deutschland« wären zur Zeit des Holzschiffbaues einfach undenkbar gewesen, da die Holzverbände derartigen Beanspruchungen in der Längsrichtung absolut nicht gewachsen sind.

Hafenanlagen in Antwerpen. In dem Budget für ausserordentliche Aufwendungen für 1899 waren 3 Millionen Franken für die Hafenanlagen in Antwerpen ausgeworfen, sodass mit den jetzt bewilligten 17 Millionen 20 Millionen Franken für Verbesserungen zur Verfügung stehen. Die Thatsache, dass Antwerpen stetig hinter Rotterdam und Hamburg zurückgeht, hat in Belgien wachsende Aufmerksamkeit erregt, und man hofft, durch die bewilligten Geldmittel den Handel wieder heziehen zu können. Die Quais haben zwar eine Länge von 10—11 km, sind aber nicht überall dazu geeignet, dass Schiffe ohne Aufenthalt anlegen können, sodass die verfügbare Gesamtlänge derselben kleiner ist als die von Hamburg und Rotterdam.
(The Board of Trade Journal.)

Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1899.

(Fortsetzung von Seite 345.)

Häfen	Ankunft:				Abfahrt:	
	Zahl der Schiffe	Mannschaft R.-T.	Davon in		Zahl der Schiffe in	
			Ladung	Ballast	Ladung	Ballast
Gefle	115	64375	90	25	97	16
Gothenburg	40	16617	37	3	23	17
Lysekil	17	3385	—	17	17	—
Strömstad	6	1197	1	5	6	—
Uddevalla	4	1982	2	2	4	—
Varberg	19	1724	6	13	17	2
Halmstad	194	11205	43	151	191	3
Helsingborg	175	13770	90	85	140	33
Hernösand	68	38050	17	51	66	2
Hudiksvall	28	14365	9	19	26	2
Ahus	61	3302	52	9	47	14
Karlshamn	123	9414	26	97	121	2
Landskrona	150	25052	81	69	139	11
Norrköping	55	22297	43	12	37	18
Nyköping	8	1344	7	1	1	7
Oxelösund	51	36285	11	40	42	9
Söderhamn	32	19616	8	24	31	1
Swansea	70	56970	11	59	68	2
Cadiz	24	30839	18	6	17	7
San Felin de Guixols ..	3	3473	3	—	3	—
Palamos	6	6790	6	—	6	—
Konstantinopel	213	273797	167	46	169	43
Singapore	337	522270	Angaben fehlen			
Iquique	146	289224	111	35	—	141
Calota Buena	46	103846	36	10	44	—
Savannah	15	16640	5	10	13	1
Brunswick	3	3061	—	3	3	—
Dunedin	2	1813	2	—	2	—

(Nach den Schifflisten der deutschen Consulate.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 22. October. Nach Erledigung der Eingänge, unter denen besonders ein Artikel aus der »Hansa« insofern

beachtenswerth ist, als die Angriffe des Engländers Plumstead gegen die Richtigkeit der Nansen'schen Observationen im hohen Norden in ein weiteres Stadium getreten sind, wird zur Besprechung der Anträge der Reichstags-Commission zum Entwurf der Seemannsordnung geschritten. § 35 Abs. 1 nach dem Entwurf bestimmt, dass auf See die Decks- und Maschinenmannschaft Wache um Wache gehen soll, sofern nicht ein Anderes vereinbart ist. Die Commission hat die Vereinbarungsformel gestrichen. Der Verein tritt nach längerer Debatte für den Wortlaut des Entwurfes mit der Begründung ein, dass eine gesetzliche Festlegung des Wache um Wache Gehens für manche Segelschiffsrhederei eine grosse Härte bedeute. Auch in Abs. 2 wird der Wortlaut des Entwurfes wiederhergestellt, nämlich die Freiwache zu verpflichten, dass die von der Schiffsmannschaft benutzten Wohnräumlichkeiten gereinigt und in Ordnung gehalten werden. Weiterhin spricht sich der Verein für Streichung des Commissionsbeschlusses aus, der für Schiffsofficiere auf Deck und das Maschinenpersonal das Dreiwachsensystem an Bord transatlantischer Schiffe gesetzlich vorschreibt. Im § 40 Abs. 1 ist, ohne dass gegentheilige Vereinbarungen zulässig sein sollen, von der Commission beantragt, die Heuer vom Tage der Anmusterung, falls diese dem Dienstantritt vorangeht, sonst vom Tage des Dienstantrittes an zu zahlen. Der Verein tritt für die Wiederaufnahme der Vereinbarungsformel ein. Laut Antrag der Reichstagscommission zu § 46 soll eine Vertheilung der Heuern unter die übrige Mannschaft auch dann stattfinden, wenn die Verminderung derselben durch Desertion herbeigeführt ist. Gegen diesen Vorschlag wendet sich der Verein ganz besonders aus dem Grunde, weil man andererseits der Desertion geradezu Vorschub leisten würde. In demselben Paragraphen fordert die Commission, dass für verminderte Mannschaft unter allen Umständen Ersatz geschafft werden müsste. Nach längerem Meinungsaustausch entschied sich der Verein für den Wortlaut des Entwurfes, der eine Ergänzung der Mannschaft bei deren Verminderung nur dann vorschreibt, wenn die Umstände es erfordern und gestatten. Nächste Sitzung am 29. October.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 24. October. Nach Erledigung belangloser Eingänge, tritt die Versammlung, der als Gäste die Herren Drs. med. Nocht, Müller, Ott und der geschäftliche Leiter der Seebereufsgenossenschaft, Herr Schauseil, beiwohnen, in eine ebenso eingehende wie höchst beachtenswerthe Besprechung über die Krankheiten Skorbut und Beriberi an Bord. Die Stellungnahme des Hafenarztes Herrn Dr. Nocht in der »Hansa« (Seite 342) zu der Begründung der Seemannsprüche über die Erkrankungen an Bord der Barkschiffe »Dorothea« und »Hedwig« (Seite 399) veranlasste den Verein, sich mit diesem Gegenstand näher zu beschäftigen. Im Gegensatz zu den Seemanns, die als Krankheits-erreger ungesundes Trinkwasser, Ausdünstung der Ladung etc. annehmen, vertritt Herr Dr. Nocht den von Herrn Dr. Müller unterstützten Standpunkt, dass der Genuss ungesunden Trinkwassers niemals Skorbuterkrankungen zur Folge haben könne und die Ausdünstung der Ladung nur insofern, als der Proviant davon in Mitleidenschaft gezogen werde. Andererseits lässt sich die Entstehung der Krankheit sicher durch eine abwechslungsreiche und auskömmliche Nahrung verhindern. Wären Skorbuterkrankungen auf den Genuss verdorbenen Trinkwassers zurückzuführen, dann müsste in Punta Arenas, wo das Wasser an Bord von »Dorothea« und »Hedwig« gekommen war, eine förmliche Skorbutepidemie vorherrschen, was bekanntlich nicht der Fall ist. Weiterhin bemerkt Herr Dr. Nocht, auch hierbei voll und ganz von Herrn Dr. Müller unterstützt, dass, da Beriberi und Skorbut gänzlich von ein-

ander verschiedene Krankheiten sind, es umso mehr anzunehmen ist, auf jenen deutschen Segelschiffen habe ausschliesslich Skorbut geherrscht, (die Seemanns hatten auch das Auftreten von Beriberi constatirt), als die Erkrankten nach kurzem Aufenthalt an Land sehr bald wieder genesen, was bei Beriberi unmöglich gewesen wäre. Vom Standpunkt der See-Bereufsgenossenschaft beschäftigte sich sodann Herr Schauseil mit den Erkrankungen bezw. mit deren Ursache in sehr interessanter Darstellungsweise. Den Erkrankten bezw. deren Hinterbliebenen an Bord der »Dorothea« habe die Seebereufsgenossenschaft Renten zugeschrieben, weil sich später herausgestellt hat, dass das Salz-fleisch Vergiftungssymptome berge. Würde die Seebereufsgenossenschaft ihre Entschliessung in diesem Falle auf Grund des seemannlichen Spruches getroffen haben, dann hätte Niemand des Erkrankten Renten beanspruchen können. Auf den Antrag des Referenten, Herrn Capt. Lüble, die Speiserolle abwechslungsreicher zu gestalten, bemerkt Herr Schauseil u. A., dass nach Inkrafttreten der Invaliditäts-, Wittwen- und Waisencasse die Genossenschaft das grösste Interesse habe, wenn Krankheiten von deutschen Kauffahrtsschiffen ferngehalten bleiben, deshalb ist es sehr wahrscheinlich, dass in Zukunft in der Speiserolle Veränderungen vorgenommen werden. Nachdem sich noch verschiedene Mitglieder zum Thema geäussert und eine allseitige lebhaftige Discussion stattgefunden hatte, entschied sich der Verein einstimmig zu folgender Resolution:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg empfiehlt, es möge für Segelschiffe vor Antritt längerer Reisen nach den Tropen eine Untersuchung des Proviantes durch Beauftragte der Seebereufsgenossenschaft nicht nur nach quantitativer und qualitativer Richtung hin stattfinden sondern vornehmlich unter Berücksichtigung einer abwechslungsreicheren Ernährung der Mannschaft. Aus diesen Gründen wäre eine entsprechende Ergänzung der Speiserolle sehr erwünscht.«

Nächste Sitzung am 31. October.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 18. October abgehaltenen Versammlung, die nur mässig besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und weitere 4 Herren zur Aufnahme vorgeschlagen, während sich ein früheres Mitglied zur Wiederaufnahme gemeldet hatte. Verhandelt wurde sodann über den Spruch des Seemanns zu Bremerhaven, betr. Schoonerbrigg »Helene«, auf welcher ein Leichtmatroso vom Klüverbaum aus über Bord gefallen ist. Es wurde sehr bedauert, dass auf dem Klüverbaum Handpferde nicht angebracht gewesen wären; die Anbringung von geeigneten Handpferden sei jedenfalls eine absolute Nothwendigkeit, der abseits der Schiffsleitung gebührende Beachtung geschenkt werden sollte. Besprochen wurde weiter der Beschluss der Reichstags-Commission zu § 33 des Entwurfes einer neuen Seemanns-Ordnung dahingehend, dass das Löschen und Laden abseits der Schiffsmannschaft an Sonn- und Festtagen verboten sein solle. Es wurde in Aussicht genommen, über diese Angelegenheit in einer späteren Versammlung nochmals zu verhandeln und zu derselben endgültig Stellung zu nehmen. Gegen eine hiesige Rhederei waren bei der Vereinsleitung abseits verschiedener Mitglieder Beschwerden eingelaufen, weshalb beschlossen wurde, sich schriftlich an dieselbe zu wenden. Nach Vornahme von Ersatzwahlen für einige in See gegangene Herren zum Verwaltungsrathe, wurde die Versammlung geschlossen.

New-Yorker Frachtenbericht.
Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edge & Co.
New-York, den 5. October 1900.

Seit unserem letzten Bericht hat der Markt für Dampfer-
räume eine niedergehende Tendenz beobachtet, in Folge reich-
lichen Räume-Angebots, was die Charterer in Atlantischen
Baumwolle-Häfen dadurch beantwortet haben, dass sie sich
vom Markte zurückzogen, während Getreidoverschiffer von
»Range«-Häfen ihre Angebote für fremde Räume verminderten.
Die Raten in den Golfhäfen haben sich gut gehalten und es
ist nicht unwahrscheinlich, wenn Charterer für Timber wieder
einige Concessionen gegen ihre früheren Ratenangebote machen.
Zeit-Charterer scheinen im Allgemeinen weiteren Abschlüssen
gleichgültig gegenüberzustehen, sollten sie sich aber gezwungen
sehen, dem Geschäft näher zu treten, auf lange Zeit engagiren
sie sich keinesfalls. Kohlen-Verschiffungen sind der unbekannte
Factor auf dem Markte; während versichert wird, dass zu
gegenwärtigen Frachtraten neuen Verkäufe nicht bewirkt
werden können, ist es nicht ausgeschlossen, dass vor einiger
Zeit gemachte Ankäufe noch nicht verfrachtet sind. — Der
Mangel an Segelschiffsräume macht sich im wachsenden Maasse
unangenehm fühlbar, das Geschäft leidet in Folge dessen sehr
stark hierunter. Einige Petroleum-Vercharterungen von Phila-
delphia nach London, andere für Kistenöl nach Calcutta,
welche im Laufe der Woche bewirkt sind, decken die noth-
wendigsten Wünsche der Vercharterer.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	4d	20/	17/6	15/
London,	4 1/2 d	25/	20/	17/6
Glasgow,	4 1/2 d	25/	17/6	17/6
Bristol	5 1/2 d	25/	17/6	20/
Hull	5 1/2 d	25/	20/	17/6
Leith	5 1/2 d	27/6	17/6	17/6
Newcastle	5 1/2 d	25/	20/	17/6
Hamburg	70 s	30c.	22 cents.	50 mk
Rotterdam	10c.	30 cts.	20 cts.	13c.
Amsterdam	10c.	30 cts.	20 cts.	13c.
Kopenhagen	4/9	30/	22/6	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4d	23/9	15/	15/
Bremen	80 s	30c.	22c.	12 c.
Marseille	3/9	30/	25/	25/a30/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 50 c. — Hamburg 45 c.
— Amsterdam — c. — Kopenhagen 50 c. — Antwerpen 40 c.
— Bremen 50 c. — Marseille 50 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/7 1/2 d	4/7 1/2 d	3/9	3/10 1/2
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	....	3/6a4/	.... 30 c.
			Hongkong.	Java. Calcutta. Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	27 1/4 c.	26c.	22c.	28 1/2 a29c.

SLOMAN-LINIE.

REGELMÄSSIGE LINIEN VON FRACHT- DAMPFERN MIT I. CLASSE PASSAGIER- EINRICHTUNGEN.

HAMBURG NACH FRANKREICH

(CETTE UND MARSEILLE)

HAMBURG NACH SPANIEN UND ITALIEN

„ „ NEWYORK

„ „ NEWPORT NEWS

NEWYORK NACH BRASILIEN

„ „ BARBADOS

„ „ CHINA, JAPAN UND

DEN PHILIPPINEN, VIA SUEZ

UND ZURÜCK

do.

do.

do.

do.

do.

do.

Nähere Anskunft ertheilen:

ROB. M. SLOMAN & Co.

HAMBURG, BAUMWALL 3.

! Motto: „Wer Vieles bringt,
Wird Manchem Etwas bringen.“ !

Soeben ist in unserem
Verlage erschienen:

Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1901.

Vierzehnter Jahrgang.

Preis **75 Pfg.**

Eckardt & Messtorff

Buch-, Land-
und Seekartenhandlung
HAMBURG, Steinhöft 1.

Die im Jahre 1895/96 erbaute
Seilerei mit Dampftrieb
in Biederitz b. Magdeburg (früher Carl
Mühlstephan junior) ist mit sämt-
lichem Inventar sofort
zu verkaufen.
Otto Schüler, Baugeschäft,
Magdeburg.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 44.

Hamburg, den 3. November.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Effectenversicherung hamburgischer Schiffsangestellten. — Englische Klagen über den Verlust der Ueberlegenheit zur See. — Der Handel und die Schifffahrt Japans. — Verschiedene Bootaussetz-Vorrichtungen. — Secantsverhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Unter Bezugnahme auf das in letzter Nummer veröffentlichte Schreiben des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine—Hamburg, erhalten wir von sehr geschätzter Seite aus Hamburg eine Mittheilung, nach der die Angaben des Verwaltungsrathes und Vorstandes über Austritts-erklärungen der Vereinsmitglieder einiger Ergänzungen bedürfen.

Wir sind zu folgender Erklärung autorisirt worden: »Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Sloman-Linie, Deutsch-Australische Dampfschiffs-Ges., Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. »Kosmos«, Deutsche Levante-Linie, A. C. de Freitas & Co., Deutsche Ostafrika-Linie, Woermann-Linie sowie die Segelschiffs-Rhedereien B. Wencke Söhne und F. Laeisz haben ihren Schiffsangestellten, Capitänen und Officieren bedeutet, dass ein weiteres Verbleiben im Dienst oder betr. Rhedereien von der Aufgabe der Zugehörigkeit als Mitglieder zum Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine—Hamburg abhängig gemacht werden müsse.«

Als am 24. October in einer Sitzung des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg die Skorbut- und Beriberi-Erkrankungen an Bord deutscher Segelschiffe der Besprechung unterstanden, richtete der anwesende Geschäftsführer der See-

berufsgenossenschaft an die Mitglieder, soweit sie **Schiffsführer** sind oder waren, die dringende Mahnung, sich **freiwillig** im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes **weiter zu versichern**. Nach § 1 Ziffer 3 des Gesetzes sind Führer deutscher Seeschiffe, sofern ihr Einkommen \mathcal{M} 2000 übersteigt, von der Versicherungspflicht, der sonst alle deutschen Seeleute unterstehen, befreit. Wenn ihnen nun trotz alledem gerathen wird, sich weiter zu versichern, so ist das insofern ein sehr wohlthönder Rathschlag, weil sie bezw. ihre Hinterbliebenen als Versicherte in angedeutetem Sinne Anwartschaft auf die Segnungen der Wittwen- und Waisencasse haben, die im kommenden Jahr ins Leben tritt. Nach den Ausführungen des geschäftlichen Leiters der Genossenschaft erhält sich jeder Schiffsführer dieses Privilegium, wenn er jährlich zehn Beiträge entrichtet, also zehn Marken in sein Versicherungsbuch klebt. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass nach § 146 des Invalidenversicherungsgesetzes freiwillige Beiträge für eine länger als ein Jahr zurückliegende Zeit nachträglich nicht entrichtet werden dürfen. Wenngleich im März d. J. den betheiligten Kreisen durch die Seeberufsgenossenschaft ein Schreiben ähnlichen Inhalts zugegangen ist, damals noch unterzeichnet von dem unvergesslichen Vorsitzenden Herrn Carl Ferd. Laeisz, bringen wir die sehr wichtige Angelegenheit doch nochmals zur Sprache, in der wohl richtigen Erkenntniss, dass leider ein grosser Fehler aller Seeleute — Indifferentismus ist.

Anfang des Jahres veröffentlichten wir eine Notiz, nach der die englischen Gerichte im Laufe der letzten zwei Jahre nicht weniger als 135 000 £ an Bergelohn aus Anlass von **Schraubenwellenbrüchen** zuerkannt haben. Auf den britischen Dampfern ist in den letzten Jahren eine grosse Anzahl von Wellenbrüchen vorgekommen und es ist über diese Vorkommnisse in England selbst viel gesprochen und geschrieben worden. Man ist den Ursachen dieser schweren Havarien nachgegangen und hat auch in manchen Fällen diese Ursachen feststellen können. Mehrfach waren die Wellen heiss gelaufen und dann gekühlt worden; dadurch wurde eine plötzliche örtliche Contraction des Metalls veranlasst, die den Anlass zum Bruche gab. Ferner konnte als Ursache mangelhafte Verstaftung der Ladung ermittelt werden, wodurch der Schiffskörper aus seiner natürlichen Gestalt gedrängt war und so auf das Triebwerk gedrückt hatte. In anderen Fällen waren Dampfer mit ungenügender Belastung in See gegangen und das ungleichmässige Arbeiten der Maschine bei schwerem Wetter hatte den Bruch der ohnehin schwachen Welle veranlasst. Der hauptsächlichste Grund dieser Wellenbrüche ist indess in der mangelhaften Beschaffenheit des verwendeten englischen Materials zu suchen, wenn auch die englischen Sachverständigen das aus leicht erklärlichen Gründen nicht zugeben wollen. Der beste Beweis hierfür ist die Thatsache, dass die in Deutschland gefertigten Wellen bei Weitem nicht einen so hohen Procentsatz von Brüchen aufweisen, als die englischen. Als in früheren Jahren die grossen deutschen Dampfer ihre Schraubenwellen aus England bezogen, hatten auch sie oft nach ganz kurzer Zeit einen Bruch derselben zu verzeichnen. Die deutsche Schiffbau-Industrie veranlasste daher die heimischen Stahlwerke zur Fabrikation der Wellen, übte eine genaue Controlle des gelieferten Materials und brachte es bald dahin, dass unsere Stahlwerke mehr und mehr ein gleichmässiges, zuverlässiges Fabrikat lieferten, das heute zu den besten und solidesten der Welt gehört. Seitdem die deutschen Dampfer mit deutschen Wellen arbeiten, haben wir auch nicht annähernd solch einen hohen Procentsatz von Wellenbrüchen zu verzeichnen wie England, dank den Bemühungen unserer Eisenindustrie und der sorgfältigen Auswahl des Gelieferten seitens unserer Werften.

Aus New-York wird uns geschrieben:

»Dem New-Yorker Seeverkehr droht durch die kürzlich erfolgte Inauguration des Welland-Canals, der schiffbaren **Wasserverbindung** zwischen dem **St. Lorenz-Strom und den Grossen Seen**, eine Gefahr, die in ihrem vollen Umfange heute noch garnicht überblickt zu werden vermag. Sind die

für die nächstjährige Schifffahrtssaison auf dem St. Lorenz projectirten Pläne, nämlich über Montreal statt über New-York nach Europa Waaren in grösserem Umfange zu verschiffen, von Erfolg begleitet, dann wird auf jeden Fall an eine Vertiefung des Welland-Canals — heute ist er für Schiffe von 250' Länge und 14' Tiefgang fahrbar — geschritten werden. Thatsache ist zunächst, dass die Carnegie Steel Company schon am 5. Novbr. d. J. einen britischen Dampfer von Conneaut mit 1000 Tons Stahl an Bord nach England expediren wird. Dieser Ort liegt am Erie-See in nordwestlicher Ecke von Pennsylvanien. Von Pittsburg, dem Domicil der Stahlgesellschaft, bis Conneaut, dem Einschiffungs-ort der Waaren, sind Eisenbahnverbindungen; die ganze Strecke ist nur 38 geographische Meilen lang. Einschliesslich dieser Meilenzahl (153 Seemeilen) beträgt die ganze Distanz Pittsburg-Liverpool 3269 Seemeilen, gegen 3425 auf der Strecke Pittsburg, via New-York-Liverpool. Da infolge der geringen Wassertiefe des Welland-Canals die Schiffe von Conneaut aus nicht voll beladen in See gehen können, erhält noch jedes — es handelt sich um die von der Carnegie Steel Comp. vorläufig gecharterten Dampfer »Seafield«, »Theano«, »Paliki«, »Monkshaven« — 1500 Tons Holz, das nach Montreal in Leichtern verschifft und dort an Bord der Seedampfer genommen wird. Ausser den vier erwähnten Fahrzeugen hat die Gesellschaft vier weitere in Bauauftrag gegeben, andere sollen noch sowohl von dieser Firma zur Stahlfahrt als von anderen grossen Kaufleuten zur Getreidefahrt im Laufe des Winters theils gekauft, theils geschartert werden. Eingeweihte Kreise behaupten, es werden im kommenden Frühjahr etwa 28 Oceanschiffe von den Grossen Seen aus während der ganzen Saison lohnende Beschäftigung finden.« — — Zweifellos wird durch solche Bestrebungen dem New-Yorker Verkehr Abbruch geschehen. Verhängnissvoll werden aber alle diese Manipulationen auf die grosse Metropole am Hudson nicht wirken. Einmal kann vom St. Lorenz nur während der Hälfte des Jahres Schifffahrt getrieben werden, andererseits sind die Witterungsverhältnisse (Nebel, Eis etc.) auf der Strecke Montreal-Englischer Canal nicht so verlockend, um der kurzen Distanzersparniss halber in Kauf genommen zu werden.

Die Effecten-Versicherung für hamburgische Schiffsangestellte.

Der im Verein Hamburger Rheder kürzlich gefasste Beschluss, die nachstehend näher beschriebene Effecten-Versicherung vom 1. Januar 1901 ab ins Leben zu rufen, begrüessen wir auf das Freudigste. Dürfte sie doch dazu beitragen, dass den leider in letzter Zeit so vielfach beobachteten Bestrebungen

die Schiffsofficiere gegen die Rheder aufzuhetzen, theilweise der Boden entzogen wird. Jedenfalls darf mit Recht nicht mehr behauptet werden, die Rheder kümmern sich nicht weiter um das Wohl ihrer Schiffsangestellten, als deren »billige« Arbeitskraft in Betracht kommt.

Geben wir auch zu, dass die Durchführung der Effecten-Versicherung den Rhedern manches pecuniäre Opfer auferlegen dürfte; übermässig hoch werden die Versicherer aber nicht belastet werden. Man hat heute schon in Folge gesammelter Erfahrungen auf diesem Versicherungsgebiete eine ungefähre Vorstellung über die Höhe der etwa zu zahlenden Versicherungssumme. Der vorletzte Bericht des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine—Hamburg giebt einen guten Anhalt. Trotzdem im Jahre 1899 relativ grosse Effecten-verluste bei Mitgliedern zu verzeichnen waren. (Brand der »Patria«) sind nicht mehr als 3495 M. Entschädigungen ausbezahlt. Wir berücksichtigen hierbei wohl, dass nicht alle hamburgischen Schiffsangestellten im genannten Verein versichert sind und dass die durchschnittlich bezahlten Entschädigungen etwas niedriger waren, als sie nach dem Entwurf der neuen Versicherung gewesen sein würden. Trotz alledem wird die jährlich zu vergütende Entschädigungssumme nicht allzu hoch werden.

Ein altes Sprichwort heisst: »Schmiede das Eisen, so lange es warm ist«. Beherzt man Das im vorliegenden Fall, dann werden die Rheder dringend ersucht, auf dem einmal betretenen socialpolitischen Wege noch einen Schritt weiter zu gehen und der Effecten-Versicherung eine Art Lebens-Versicherung für die Schiffsangestellten zuzugesellen. Vielleicht in Form einer Wittwen- und Waisen-Casse, wie sie zum Segen der Angestellten bei der Packetfahrt eingeführt ist, vielleicht auch nach Vorlage der von der Sloman-Linie gegründeten Lebens-Versicherung. Die Angestellten sind dort für 2000 M. versichert. Sie selbst entrichten Prämien für die halbe Versicherungssumme, die Rhederei bezahlt die andere Hälfte. Das Verfahren ist allerdings für die Sloman-Linie etwas kostspielig; sie hat es aber im Interesse ihrer Schiffsangestellten eingeführt. Würden die anderen Rhedereien diesem sehr dankenswerthen Beispiele folgen, es wäre ein Werk, würdig das zwanzigste Jahrhundert damit einzuweihen! Nachstehend 1) das an die Mitglieder des Vereins Hamburger Rheder seit dem 22. October circulierte Rundschreiben des Vorstandes, 2) der Entwurf der neuen Effecten-Versicherung.

»An die Mitglieder des Vereins Hamburger Rheder.

Nachdem verschiedene grosse hiesige Rhedereien beschlossen haben, die Effecten-Versicherung für ihre Capitäne und Schiffsofficiere zum 1. Januar nächsten Jahres zu übernehmen, empfiehlt der unterzeichnete Vorstand sämtlichen Vereinsmitgliedern, sich diesem humanen und zweckmässigen

Vorgehen anzuschliessen und, thunlichst am 1. November, ihren Officiern eine bezügliche Mittheilung in der Form der Anlage zugehen zu lassen. Dabei würde es selbstverständlich den einzelnen Rhedereien überlassen bleiben, die in der Anlage nicht aufgeführten Kategorien von Schiffsofficiern mit entsprechenden Beträgen aufzunehmen.

Der Vorstand gestattet sich, Sie um eine gefl. Mittheilung Ihrer bezüglichen Entschliessung ergebendst zu ersuchen.

Der Vorstand des Vereins Hamburger Rheder.

Carl Laeisz, Vorsitzender.

»Effecten-Versicherung.

Wir haben beschlossen, die Effecten-Versicherung unserer Capitäne, Officiere, Ingenieure und Zimmerleute, frei von irgend welcher Prämienzahlung, für dieselben zu übernehmen unter der Bedingung, dass anderweitige Effecten-Versicherungen, sei es mit Vereinen oder Assecuranz-Gesellschaften ohne unser Wissen nicht abgeschlossen sind. — Es sind versichert:

Capitäne	f. M. 1000.—
1. Officiere und 1. Ingenieure	» » 800.—
alle anderen Officiere u. Ingenieure, Verwalter	» » 600.—
Maschinen-Assistenten, Ober-Stewards und	
Ober-Köche auf Passagierdampfern	» » 400.—
Zimmerleute und Bootsleute	» » 300.—

Wir würden also im Total-Verlustfalle des Dampfers, oder im Falle, dass schwere Seen die festverschlossene Kammerthür aufschlagen oder die Cajüte und Kammer wegschwemmen, diese Auszahlungen leisten. — In kurzen Worten gesagt, muss dem Abhandenkommen der zu ersetzenden Effecten ein Havarietall des Dampfers zu Grunde liegen. — Würde eine theilweise Beschädigung der Effecten stattgefunden haben, so leisten wir Ersatz bis zur Höhe des Werthes der abhanden gekommenen oder verdorbenen Gegenstände, jedoch in keinem Falle für mehr als oben genannte Summen. —

Falls ein Schiff mit einem Theil oder mit der ganzen Besatzung verloren geht, wird die Summe der Effecten-Versicherung an das hiesige Seemanns-Amt abgeführt, welches dann die Zuertheilung des Geldes an die nächsten Verwandten vornehmen wird. — Eine Veränderung der obigen Bestimmungen behalten wir uns jederzeit vor, jedoch muss einer gänzlichen Aufgabe dieser freien Versicherung eine 6-monatliche Bekanntgabe unsererseits vorhergegangen sein. —

Diese Versicherung tritt mit dem 1. Januar 1901 in Kraft. —

Hamburg, im October 1900.

Wie wir erfahren, hat die Hamburg-Amerika Linie in Aussicht genommen, die vom Verein Hamburger Rheder vorgeschlagene Effecten-Versicherung in folgender erweiterter Form auf ihren Schiffen anzuwenden.

Capitäne	m. M. 1000.—
1. Officiere, Ingenieure, Ober- u. 1. Maschinenisten	» » 800.—
alle anderen Officiere u. Maschinenisten, Aerzte,	
Zahlmeister, Verwalter	» » 600.—
Zahlmeister-Assistenten und Maschinen-	
Assistenten	» » 400.—
Oberstewards und Oberköche auf Schnellpost-	
und Reichspost-, 1. Köche auf P- und	
Cajüts-B.-Dampfern	» » 400.—
Oberstewards und 1. u. 11. Köche der anderen	
Dampfer	» » 300.—
Zimmerleute, Bootsleute und Tischler	» » 300.—
Alle übrigen Leute der Besatzung	» » 200.—

Falls durch Totalverlust des Schiffes, durch Ausbruch von Feuer an Bord, oder durch einen Seunfall die gesamten Effecten verloren werden, so gelangen obige Summen zur Auszahlung; bei einer theilweisen Beschädigung der Effecten wird Ersatz nur bis zur Höhe des Werthes der verlorenen oder verdorbenen Gegenstände geleistet, in keinem Falle aber werden mehr als die oben angeführten Summen vergütet. Die Auszahlung von Versicherungsgeldern findet jedoch nur dann statt, wenn anderweitige Effecten-Versicherungen, sei es mit Assecuranzgesellschaften, sei es mit Vereinen, nicht abgeschlossen sind.

Verlieren Leute der Besatzung bei einem Totalverlust des Schiffes ihr Leben, so wird die ihnen zustehende Effecten-Versicherungssumme an das hiesige Seemanusamt abgeführt, das dieses Geld den Angehörigen zukommen lassen wird.

Englische Klagen über den Verlust der Ueberlegenheit zur See.

In einem: »Have we lost the command of the sea?« betitelten Artikel, veröffentlicht Herr H. Seymour Trower, Vorstandsmitglied des Executiv Comité's des Marine-Bundes, im Auftrage desselben folgende recht bemerkenswerthen Betrachtungen über den Verlust der britischen Alleinherrschaft zur See.

»Kritische Momente im Leben der Nationen entgehen nicht selten der allgemeinen Aufmerksamkeit, und erst nach einer Reihe von Jahren entdeckt die spätere Generation die bezeichneten Begleiterscheinungen, die ihren Vorfahren als bedeutungslos und unwesentlich erschienen sind. Der gegenwärtige Verlust unserer früheren Macht zur See ist ein derartiger Fall. Ein Studium unserer und fremder Marineverhältnisse führt zu der Ueberzeugung, dass wir thatsächlich die Ueberlegenheit zur See verloren haben. Mit anderen Worten: Bei Ausbruch eines Seekrieges wären heute verbündete fremde Mächte seit 1814 zum ersten Male, und zwar mit grosser Aussicht auf Erfolg, in der Lage, uns die Controlle über die Hochstrassen der Meere stroitig zu machen. England, welches während des grössten Theils dieses Jahrhunderts unbestritten die Herrschaft zur See ausübte, hat sie allmählig und mit stiller Zustimmung ihrer Herrscher verloren. Es sind fünf Ursachen die das bewirkt haben.

Vor allen Dingen war unsere letzte Marinevorlage für die Ergänzung von Schiffen, Mannschaften und Kriegsmaterial durchaus ungenügend.

Zweitens ist das von den verantwortlichen Ministern vorgeschlagene und vom Parlament gutgeheissene Programm, welches sich auf das Nothwendigste beschränkte, überhaupt nicht durchgeführt worden.

Drittens hat man den Bau der in die Marinevorlage eingeschlossenen Schiffe, obgleich in Angriff genommen, sehr stark verzögert, während 1-4 der versprochenen Schlachtschiffe überhaupt

noch nicht in die Kriegsstärke der Marine aufgenommen worden sind.

Viertens haben die fremden Nationen ostentativ und mit Erfolg das Programm zum Ausbau ihrer Flotten erweitert und dementsprechend unsere wirkliche Stärke derart vermindert, dass unsere jetzige Schwäche ernstlichen Anlass zum Bedenken giebt.

Fünftens ist uns ein neuer und entschlossener Concurrent auf dem Gebiete der Schifffahrt erstanden.

Die vorstehenden Behauptungen stützen sich auf folgende Thatsachen.

1. Die Behauptung, dass unsere Marineringungen ungenügend sind, deckt sich mit der Meinung sämtlicher Admirale, die eine Flotte zu commandiren Gelegenheit hatten.

2. Die zweite Behauptung ist erwiesen durch die Verhandlungen im Parlament und durch Herrn Goschen's Entschuldigungen.

3. Im Bezug auf die Verzögerungen im Bau unserer Kriegsschiffe seien folgende Thatsachen erwähnt: Der »Implacable« liegt in Devonport fest, weil die Geschütze und die Panzerung nicht rechtzeitig geliefert sind; der in Chatham im Bau befindliche »Albermarle« sollte bereits im August vom Stapel gelassen werden, wird jedoch vor December hierzu nicht fertig.

Inzwischen verzögert sich auch der Bau der beiden Schlachtschiffe, die im diesjährigen Programm festgelegt sind, während der Bau eines anderen vom Parlament bewilligten Schiffes erst nach der nächsten Session in Angriff genommen wird. Der Stapellauf des »Montagu« in Devonport hat sich ebenfalls verzögert. Der »Glory« wird bei seiner im December erfolgenden Ablieferung volle vier Jahre im Bau gewesen sein. Fünf Jahre früher stellte man den »Majestic« und den »Magnificent«, bedeutend grössere Schiffe, in zwei Jahren seklar fertig. Dagegen haben die Japaner es durchgesetzt, dass ihre auf englischen Werften im Bau befindlichen Schiffe »Shikishima« und »Asaki«, obgleich sie neun Monate nach dem »Albion« und ein Jahr später als der »Goliath« vom Stapel gelassen wurden, jetzt schon fertig gestellt sind. Der »Asaki« lief nach dem »Formidable« und »Irresistible« und zu gleicher Zeit mit dem »Implacable« ab, dennoch wird keines dieser drei englischen Schiffe in diesem Jahre zum Seegebrauch fertig sein, während die japanischen Schiffe noch zur Uebergabe gelangen. Ein drittes japanisches Schiff, der »Hatsuse«, welcher Monate lang nach unseren Schiffen zu Wasser gebracht wurde, befindet sich jetzt auf dem Wege nach Chatham um gedockt zu werden, während unsere eigenen Schiffe erst halb fertig sind. Die englischen Werften sind wohl im Stande für fremde Nationen zu bauen; unsere eigene Regierung lassen sie jedoch im Stich. Es ist nothwendig, dass dieser

Umstand einmal klar gelegt wird. Die unbillige Behandlung der Werftbesitzer seitens der Admiralität ist schon eine Ursache hierzu. Die Werften dürfen sich nie beschweren, sonst werden sie einfach von den Listen gestrichen, obgleich z. B. die Offenbarung der Pläne einer Werft an den Agenten einer anderen Werft nichts mehr Ungewöhnliches ist. Die Art, in welcher die Aufträge erteilt werden, zeugt deutlich von der geistigen und moralischen Unzulänglichkeit eines Departements, welches dringend der Erneuerung bedarf. Das Resultat einer fünfjährigen Politik ist jetzt, dass wir uns, so lange unsere Marine nicht bedeutend verstärkt worden ist, in Bezug auf die Sicherheit unseres Seehandels, auf die Diplomatie verlassen müssen.

4. Die Aufmerksamkeit, die seit Fashoda in Frankreich und in Russland maritimen Angelegenheiten geschenkt wird, hat bereits darin Ausdruck gefunden, dass die britische Flotte in den chinesischen Gewässern z. Zt. die dritte Stelle einnimmt, während doch die dortigen englischen Interessen grösser sind, wie diejenigen der anderen Mächte zusammen genommen. Auch in heimischen Gewässern werden englische Kriegsschiffe vermisst.

5. Die allgemeine Antipathie des deutschen Volkes gegen unser Land hat bereits in der Verdoppelung ihrer Flotte Ausdruck gefunden. In einigen Monaten wird man im Reichstag wieder eine Erweiterung der Flotte um 50 pCt. beantragen. Ein Zusammengehen von Deutschland, Russland und Frankreich liegt nicht ausser dem Bereich der Möglichkeit. Auf Deutschlands Freundschaft kann man sich ebensoviel oder so wenig wie auf diejenige von Frankreich und Russland verlassen.

Die Schwäche der englischen Flotte ist von unseren hervorragendsten Admiralen wiederholt stark betont worden. Deutsche Kraft hat bereits den Record in Bezug auf die Schnelligkeit an sich gerissen. Deutschlands System der Subventionen von Postdampfern hat sich bereits einen grossen Antheil am asiatischen und australischen Handel gesichert. Deutschlands Verhältniss in Bezug auf die Steigerung des Schiffbaues hat zum ersten Male in der Geschichte dasjenige Englands überflügelt und schon hat Deutschland die Hand nach dem Dreizack ausgestreckt.

Die Thatsache ist unbestreitbar. Die Leitung unserer Marineangelegenheiten war in den letzten fünf Jahren unzulänglich. Die Folge davon ist, dass wir die Ueberlegenheit zur See verloren haben.

Das ist eine scharfe Kritik und eine bittere Erkenntniss für englischen Stolz, zugleich aber auch eine unumwundene Anerkennung der deutschen Fortschritte auf dem Gebiete des Schiffbaues wie der Schiffahrt. Im Gegensatz zu den Klagen über die Bauverzögerung englischer Kriegsschiffe auf

den dortigen Werften kann constatirt werden, dass unsere deutschen Privat- wie Staatswerften trotz ungewöhnlich hoher Inanspruchnahme und trotz des manchmal stark zu Tage getretenen Mangels an Rohmaterial fast durchweg in der Lage waren, die grossen Kriegsschiffe innerhalb zweier Jahre fertig zu stellen. Da dies in Bezug auf den Bau fremder Schiffe in England ebenfalls zutrifft, so muss die Bauverzögerung der eigenen Schiffe dort allerdings an der scharf kritisirten Verwaltung liegen. Die Abstellung dieses Missstandes läge also im Bereiche der Möglichkeit. Was jedoch die Klagen bezüglich des deutschen Fortschrittes auf dem Gebiete des überseeischen Handels und der Schiffahrt anbelangt, so wird man sich damit in England wohl stillschweigend abfinden müssen, denn dagegen wird sich selbst durch noch so energische Reorganisation der Marineverwaltung, noch durch umfangreiche Schiffsbauten etwas machen lassen.

Deutschlands grosse Erfolge sind lediglich auf den auf solider Grundlage aufgebauten ungeheueren Fortschritt seiner Industrie und auf die Energie und Fleiss seiner tüchtigen Kaufmannschaft, die sich im Auslande unbestrittene Anerkennung erzwungen haben, zurückzuführen, denn dies allein sind die Grundlagen einer blühenden Schiffahrt.

W. Kölle.

Der Handel und die Schiffahrt Japans.

Nach den officiellen statistischen Daten gestaltete sich der Aussenhandel Japans in den letzten Jahren folgendermaassen:

Jahre	Ausfuhr	Einfuhr	Gesamthandel
		in Millionen Jen (Silber)	
1894	113	117	230
1895	136	129	265
1896	118	171	289
1897	163	219	382
1898	166	277	443
1899	215	220	435

Wie aus dieser Tabelle zu ersehen ist, hat der Aussenhandel im Jahre 1899 im Vergleich mit 1898 abgenommen, wobei die Ausfuhr sich um 49 Millionen vergrössert, die Einfuhr sich um 57 Millionen Jen vermindert hat. Im Vergleich mit den früheren Jahren ist jedenfalls eine beträchtliche Zunahme des Handels zu constatiren. Die am meisten für den Aussenhandel Japans in Betracht kommenden Häfen sind jetzt wie in den früheren Jahren Yokohama, Chiogo und Ossaka, Nagasaki, Chakodate und Niigata; im Jahre 1899 wurde der Aussenhandel über diese Häfen durch folgende Ziffern ausgedrückt:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
	in Millionen Jen		
Yokohama	78	110	188
Chiogo und Osaka	129	83	212
Nagasaki	11	6	17
Chakodate	1,7	2,2	3,9
Niigata	0,12	0,13	0,25

Der Rückgang der Einfuhr nach Japan ist, wie oben erwähnt, der Steigerung der Einfuhr im Jahre 1898, alsdann der Preiszunahme für die nach Japan bestimmten Waaren, der Erhöhung der Transportkosten, der Entwicklung der Manufacturindustrie und endlich der Abnahme der Reiseinfuhr nach Japan wegen der einheimischen reichen Ernte zuzuschreiben.

Die japanische Handelsflotte ist in fortwährender Zunahme begriffen. Nach den statistischen Daten zählte die Handelsflotte in Japan Ende September 1899 723 Segler mit 489 371 Tonnen Raumgehalt, sowie 2556 Dampffahrzeuge mit 256 896 Tonnen Raumgehalt. Die Dampfergesellschaften äusserten im verflossenen Jahre eine grosse Energie und Unternehmungslust. Die Gesellschaft »Nippon Yusen Kaisha« begann die Schifffahrt nach Nordchina, welches jetzt die Aufmerksamkeit der Japaner auf sich lenkt. Seit Januar 1899 hat diese Gesellschaft auch einen ständigen Verkehr zwischen Nagasaki und Hongkong hergestellt. Die Zahl der Fahrzeuge der Gesellschaft nimmt fortwährend zu. Die Dampfschifffahrt nach Europa, Ostindien, Australien und Amerika ist eine sehr regelmässige und hat in ihren Händen einen grossen Theil des internationalen Handels. Die drei neuen Dampfer, welche der Gesellschaft »Togo Kisen Kaisha« gehören, und Ende 1898 nach Japan ankamen, unterhielten im Jahre 1899 die Schifffahrt mit Amerika von Hongkong aus über die japanischen Häfen. Auch die Gesellschaft »Osaka Shosen Kaisha« dehnt ihre Thätigkeit aus und unterhält einen regelmässigen Verkehr zwischen Kobe und Newschwang. Die Gesellschaft ist im Begriff eine ganze Anzahl neuer Dampfer zu bauen. Auch von der Regierung stehen der Gesellschaft zahlreiche Subsidien bevor. In der anbei folgenden Tabelle ist die Zahl der Fahrzeuge angegeben, welche in den Jahren 1898 und 1899 die japanischen Häfen besuchten:

	1898	1899
Grossbritannien	1915	1457
Japan	1697	2724
Frankreich	135	129
Deutschland	426	313
Russland	116	199
Amerika	127	185
Andere Länder	1383	876
Zusammen	5799	3881

Noch deutlicher als die Schiffsanzahl spricht ihr Raumgehalt, wenn der Stand des Verkehrs der Beurtheilung untersteht. Wir erfahren, dass der Tonnengehalt der von fremden Häfen in Japan eingelaufenen Schiffe betrug:

	Dampfer	Segler
1895	2 749 838	118 060
1898	3 174 516	207 047
1899	3 403 666	168 828

Unter den Dampfern waren eingehend vertreten mit Tons:

	1899	1898	1897
Japanische	1 236 334	854 458	650 838
Englische	1 225 982	1 408 160	1 890 227
Russische	274 093	175 102	152 247
Deutsche	252 199	329 447	448 125

Japan verdrängt also in seinen Häfen die fremden Flaggen mehr und mehr. Sein Antheil an seinem Schiffsverkehr betrug 1895 erst $3\frac{1}{2}\%$, 1896 $13\frac{1}{2}\%$, 1897 18% , 1898 27% , 1899 bereits 36% .

Das Eisenbahnnetz erstreckte sich im Jahre 1899 auf 3420 englische Meilen, von welchen 768 Meilen der Regierung und 2652 Privatpersonen gehörten. Im verflossenen Jahre versuchten es einige Linien flüssigen Brennstoff einzuführen, welcher Versuch auch von Erfolg gekrönt wurde. Das Petroleum wird zu diesem Zweck von der Insel Borneo eingeführt.

Dr. N. Syrkin.

Verschiedene Bootaussetz-Vorrichtungen.*)

Aus Paris wird uns geschrieben:

In der »Hansa« stand vor kurzem (Seite 447) zu lesen, dass Niemand der Bewerber um den Pollock-Preis (100 000 Franken für die beste Erfindung zur Rettung von Menschenleben auf See) siegreich aus dem Wettbewerb hervorgegangen sei, weil keiner der ausgestellten Rettungsapparate etc. den Anforderungen der Jury genügte. Sie zogen deshalb unter Berücksichtigung unfreundlicher kritischer Bemerkungen seitens unzufriedener Elemente der seemannischen Bevölkerung über die bestehenden Rettungsvorrichtungen folgenden Schluss.

»Wenn nun also die Herren nach eingehender Beurtheilung zu obenerwähntem Beschluss gekommen sind, dann wird man zugeben können, dass eine weitere Vervollkommnung des Rettungswesens auf See nicht aus Sparsamkeitsrücksichten unterbleiben musste, sondern weil da in neuerer und neuester Zeit erfundenen Rettungsapparate keinen vollwerthigen Ersatz für die gegenwärtig bestehenden zu bieten vermögen. Diese Schlussfolgerung wird man insofern ohne Bedenken ziehen können, als wohl anzunehmen ist, dass selbst schüchterne Erfinder — sonst seltene Exemplare in dieser Species — durch den hohen Preis von 100 000 Franken angelockt worden sind.«

Diese Aeusserung — obgleich etwas scharf — ist nicht unrichtig. Umsomehr bietet sich aber andererseits Veranlassung, solche Ergänzungen des Seerettungswesens zu er-

*) Zwar haben wir uns vor mehr als Jahresfrist schon einmal ganz kurz mit den Rettungsapparaten der Meer, Klemeke aus Hemelingen beschäftigt, zu einer bestimmten Stellungnahme kamen wir aus verschiedenen Gründen nicht. Da uns in der Zwischenzeit von verschiedenen Augenzeugen sehr viel Lobendes über die Bootaussetzvorrichtungen incl. Windo gesagt ist und da die Jury in der Pariser Weltausstellung die Firma mit der bronzenen Medaille für ihre Apparate geehrt hat, ist der Zeebericht aus Paris unverkürzt Aufnahme geschenkt worden. D. R.

wähnen, die aus der Pariser Weltausstellung mit einer Medaille gekrönt hervorgegangen sind. Soweit uns bekannt, darf auf diese Ehre nur eine Firma, eine deutsche, Anspruch machen. Ihr Name dürfte auch in Hamburger Schiffahrtskreisen bekannt sein, er lautet: Joh. Heinrich Klencke, Bremen. Ueber seine ausgestellten Apparate ist Folgendes bekannt:

Der im Nachstehenden beschriebene Apparat ist eine Vorrichtung zum Aus- und Einsetzen von Booten, dadurch gekennzeichnet, dass mit Hilfe von mit Winden ausgestatteten Ausladern, welche sich auf quer über Deck angebrachten Laufschienen mittelst Laufkatzen bewegen lassen, die Boote aufgenommen, und nach jeder beliebigen Bordseite frei vom Schiff zu Wasser gelassen werden können.

Der Zweck der Vorrichtung ist:

Die Nutzbarmachung nicht allein der Leeboote, sondern auch der mittschiffs gestellten Boote, sowie der Luvboote durch Aussetzen derselben nach Lee.

Durch den Gebrauch dieser Bootaussetzvorrichtung, welche unter der Bezeichnung

„Luvboote nach Leo.“

geführt wird und mit einer Bootwinde ausgerüstet ist, werden Boote benutzbar, welche bislang wegen der Unmöglichkeit, dieselben zu Wasser zu bringen, unbeutzt zurück gelassen werden müssen.

Für das Boot kleinerer Handelsschiffe über der grossen Luke und auf grösseren Schiffen für die auf dem Volkslogis befindlichen Boote ist man auf sehr umständlich und wenig verlässlich arbeitende Taljen angewiesen.

Fig. 1 zeigt den Apparat von der Seite und Fig. 2 in der Längsrichtung des Schiffes gesehen. Das Aussetzen eines Bootes bei ganz ausgefahrenen Ausladern zeigt Fig. 3, während Fig. 4 die Stellung des Apparates in der grössten Ueberlage des Schiffes nach Lee vorstellt mit dem direct aus den Klampen aufgenommenen und ausgefahrenen Mitschiffsboot. Fig. 5 zeigt das Luvboot während des Versetzens in die Klampen des Mitschiffsbootes, um aus diesen, durch die Lecarme des Apparates gefahren und, wie Fig. 6 veranschaulicht, in Lee ausgesetzt zu werden.

Das sichere Ein- und Ausfahren der Apparate hat durch geeignete Winden zu geschehen, während die Auslader selbst mit Windengetrieben der patentirten Bootwinde versehen sind.

Die Leistungen und die Handhabung dieser Bootwinden werden im Nachstehenden beschrieben.

Die bereits erwähnte Bootwinde hat den Zweck, die Boottaljen der Davits zu ersetzen und dadurch ein bequemerer und sicheres Fieren des Bootes zu ermöglichen. Erreicht soll dieses werden durch die Ausrüstung der Bootwinden mit einer Centrifugalbremse an der Kurbelwelle und durch Anwendung einer lösbaren Kuppelung zum Freigeben der Trommel.

Die Centrifugalbremse ist bewährter Construction und gestattet eine Handhabung, die keine Geschicklichkeit beansprucht, indem durch Drehen der Kurbel nach einer Richtung

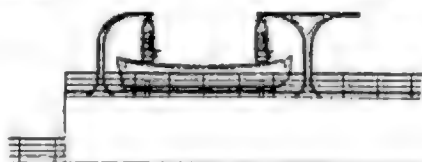
Die Schwingungen eines in dieser Weise gehobenen Bootes auf einem Schiff in bewegter See gefährden Boot und Mannschaft, wegen leichto mit Bootwinden ausgerüstete Apparate das Boot über der grossen Luke stehend sowie die auf dem Logis befindlichen Boote mit Sicherheit und Leichtigkeit aussetzbar machen würden.

Auf Passagirdampfern, welche im Ganzen ca. 100 Personen an Bord haben und 4 Boote à ca. 25 Personen führen und auf einer Menge grosser Passagirdampfer wäre es bei Benutzung quer über Deck freier Plätze, zur Aufstellung einer Anzahl Boote neben einander, möglich, durch Anwendung der Apparate eine grosse Anzahl mehr der Passagiero in Boote unterzubringen.

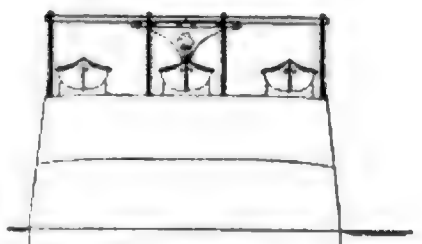
Bei den grossen Schnelldampfern, auf denen die Aufbauten das Schiff der Länge nach in zwei Hälften theilen und deshalb die Luvboote von vornherein als unbenutzbar zu betrachten sind, würden, wenn einige Bootplätze quer über Deck für je 6 Boote à 60 Personen zu schaffen wären, zur Anbringung der Apparate über diesen, auf jeden Platz 300 Personen mehr im Boot untergebracht werden können.

Die Ausführung der Apparate richtet sich natürlich nach den gestellten Ansprüchen, der Grösse der Boote, deren Belastung und der Verwendungsstelle.

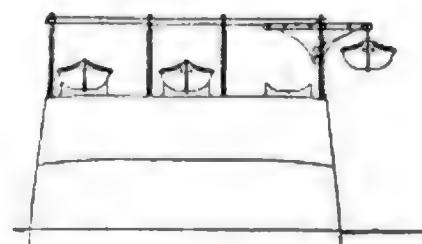
Nach den Berechnungen beträgt das Gesamtgewicht einer Anlage auf einem ca. 11 m breiten Schiff über 3—4 Booten à 30 Personen ca. 5000 kg und dasjenige eines Apparates auf einem 20 m breiten Schiff für 6 Boote à 60 Personen ca. 9000 kg.



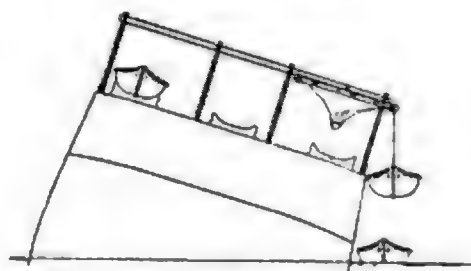
(Fig. 1)



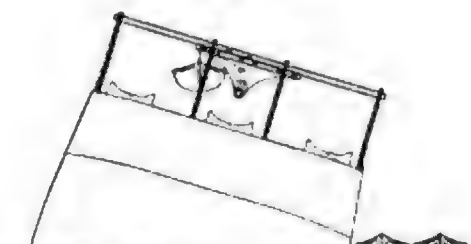
(Fig. 2)



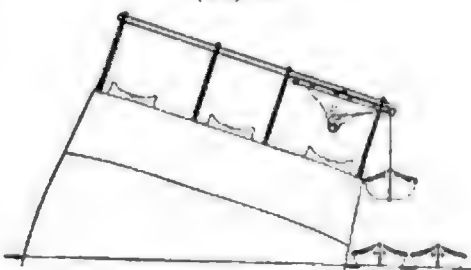
(Fig. 3)



(Fig. 4)



(Fig. 5)



(Fig. 6)

das Boot gehoben wird und durch einen anhaltenden Druck auf die Kurbel in entgegengesetzter Richtung das Fieren des Bootes mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von ca. 5 Meter pro Minute erfolgt. Das Stoppen der Winde geschieht augenblicklich, sobald die Kurbel wieder in die Anfangsstellung gebracht ist. Ist das Boot in die Nähe des Wassers gefiert, so erfolgt das Absetzen desselben durch Einlegen einer Sperrklinke in ein Sperrrad, indem man die ausserhalb der Winden befindlichen, mit einander verbundenen Gegengewichte überkippt. Sobald die Sperrklinken eingelegt sind, geschieht das

Lösen der Kuppelungen zum Freigeben der Trommeln durch die rücklaufende Bewegung des Windengetriebes, indem die Pressung der Kuppelungen durch Rückwärtsdrehen des Sperrrades aufgehoben wird. Sind die Enden der Drahtseile nicht rechtzeitig vom Boot gelöst, so wickelt die Trommel durch den Zug des Bootes das Seil ab und dieses löst sich schliesslich selbstthätig von der Trommel und folgt dem Boot.

Ist durch irgend ein Vorkommen der günstige Augenblick zum Abwerfen des Bootes nicht benutzt worden und das Boot zum Schwimmen gebracht, bevor die Sperrklinken eingelegt werden konnten, so wird das Boot in solchem Falle in einfacher Weise frei gegeben, indem man, sobald das Boot schwimmt, die Gegengewichte überkippt und die Kurbeln in der Stellung »Fieren« lässt. Werden nun die Seile beim Ueberholen des Schiffes nach Luv oder beim Ablaufen der See, wieder durch das Boot belastet, so rückt dieses die Kuppelungen in den Winden selbstthätig aus und macht sich selbst frei.

Beim Aussetzen eines Bootes während der Nacht wird dieser Umstand von grossem Vortheil sein, ebenso bei starkem Rollen eines Dampfers, weil ein Einstossen des Bootes in die Seile durch das beschriebene Manöver unschädlich gemacht werden kann.

Frost und anhaltend nasses Wetter haben auf die einfach geschorenen Seile und auf die sämtlich im Inneren der Winde befindlichen Kahnräder etc. keinen Einfluss.

Soll das Boot aufgenommen werden, so wird das Auge des Seiles auf den Schlipphaken neben der Trommel gelegt und das lose Seil durch Drehen des an der Aussenseite der Winde befindlichen Handrades, auf die Trommel gewickelt. Sobald das Seil durch das Boot belastet wird, ist die Verbindung der Trommel mit der Antriebsvorrichtung der Winde herzustellen, indem das Handrad im Inneren der Winde neben der Kuppelung gedreht wird, bis die nöthige Kuppelung bewirkt ist. Diese Pressung ist ohne Anstrengung mit einer Hand durch einen kräftigen Druck zu erzielen.

Von der Berührung der Presstheile mit einander bis zur vollzogenen Pressung genügt ein Sechstel Handradumdrehung, um jede Winde in den Stand zu setzen, ihren Theil des vollbesetzten Bootes zu tragen.

Zum Aufwinden des gering bemannten Bootes sind an jeder Winde 4 Mann erforderlich, um eine aufsteigende Geschwindigkeit von ca. 2 Meter pro Minute zu erzielen.

Um ein Boot aus den Klampen über eine ausserhalb des Bootes befindliche Reeling zu heben, genügt an jeder Winde ein Mann.

Innerhalb des Bootes bildet die Verbindungsstange zwischen den Gegengewichten der beiden Winden, in ihrer Länge mit einer hinreichenden Anzahl Stützen versehen, eine Reeling.

Da diese Verbindungsstange sich nicht in der Mitte der Winden, sondern nahe den Innenseiten derselben befindet, so können die Winden vorn und hinten erheblich weit unter das Boot gerückt werden, um die Passage auf Deck neben dem Boot möglichst gering zu beengen.

Die mit Hauptantriebszahnradern aus Stahlguss ausgestatteten Bootwinden beanspruchen eine Bodenfläche von ca. 60×70 cm bei einer ganzen Höhe von ca. 135 cm.

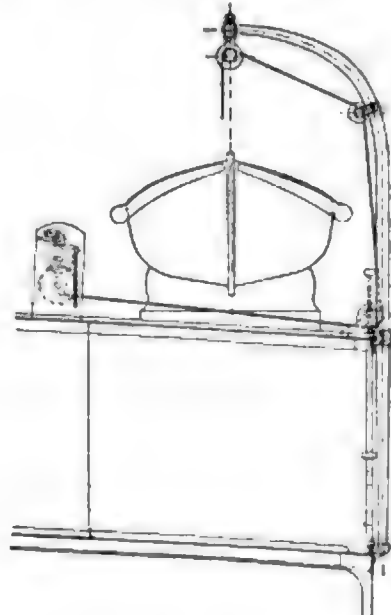
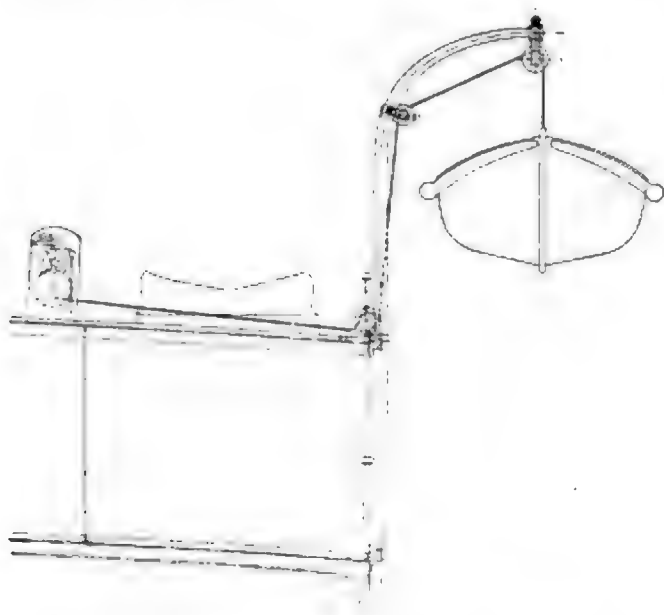
Die auf eine Tragfähigkeit von je 3000 kg geprüften beiden Bootwinden sind für ein ca. 9 Meter langes Boot bestimmt.

Der Preis für 1 Paar Winden mit den Zahnradpaaren aus Gussstahl gefraist, mit den nöthigen Rollen am Kopf, in der Mitte und am Fuss der Davits für 1 Boot im Gesamtgewicht bis 6000 kg beträgt 1700 Mk ab Fabrik, ohne die Beschläge der Rollen, die Drahtseile, ohne Befestigungsschrauben und ohne Befestigen von Winden und Zubehör auf dem Schiff.

Der D. »Strassburg« des Nordd. Lloyd hat derartige Winden erhalten.

Die bei der Probeabnahme von der Schiffsbesatzung gestellten Leute brauchen keine Seeleute zu sein.

Der Officier muss jedoch solche Leute stellen, welche das Bootsmanöver soweit kennen, um nicht über Bord zu fallen, beim Mangel einer Reeling ausserhalb des Bootes.



Die vorstehenden Abbildungen zeigen auf Deck montirte Winden, neben einem im Klampen stehenden und einem in den Davits aussenbords hängenden Boot.

In Wirklichkeit stehen die Winden viel näher dem im Klampen stehenden Boot. Je näher die Haken im Boot zum Vorder- und Hintersteven des Bootes angebracht sind, desto näher

können die Winden vorn und hinten unter das Boot gerückt sein und zwar so weit, dass die im Vorstehenden erwähnte Verbindungsstange sich unter dem Bootfender befindet und somit die Winden die Passage auf Deck neben dem Boot wenig einengen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Collision des deutschen Dampfers »Holtenau« mit einem unbekannt gebliebenen Dreimastschooner. Auf der Reise des Dampfers »Holtenau« von Hamburg nach Manchester sichtete am 14. September 1900 um 11 Uhr Nachts der zweite Steuermann Burmeister ein rothes Feuer von einem Segler, einen Strich voraus an Steuerbordseite. Er gab Commando »Backbord«, welches aber von dem Leichtmatrosen Strözel verkehrt ausgeführt wurde. Der zweite Steuermann bemerkte dies sofort, und sprangen derselbe, sowie der auf der Brücke befindliche Ausgucksmann an's Ruder, um dasselbe Backbord zu legen. Das Schiff parirte dann sofort dem Ruder, aber es war zu spät, denn gleich darauf um 11 Uhr 6 Min. erfolgte der Zusammenstoss. Die Seiten- und Mastlichter des Dampfers »Holtenau« brannten gut. Als der Zusammenstoss stattfand, war der Wind östlich, klare Luft, steife Brise und sehr hohe See. Der zweite Steuermann und der Ausgucksmann liefen, ohne die Maschine zu stoppen, nach vorne, um vielleicht von der Mannschaft des angerannten Seglers zu retten, aber es war Niemand zu sehen. Capitän Ivens und der erste Steuermann sowie sämtliche Leute waren gleich an Deck, konnten aber von dem Segler nichts mehr sehen. Nach Aussage des zweiten Steuermannes ist der Segler gleich in der Tiefe verschwunden. Als der Unfall passirte, befand der Dampfer sich 15 Meilen von der englischen Küste entfernt. Beim Aufdeckkommen lief der erste Steuermann sofort nach vorne, um nachzusehen, ob der Dampfer Schaden erlitten habe, und bemerkte, dass vorne an der Steuerbordseite zwei grosse Löcher sich befanden, und dass das Wasser vorne in das Schiff bineinströmte. Er meldete dies sofort dem Capitän, welcher inzwischen die Maschine auf ganz langsam gestellt hatte. Dann aber musste man das Schiff wieder vor den Wind kommen lassen, da zu viel Wasser vorne eindrang. Darauf wurde ein Persenning über den Bug gehangen. Man kehrte hierauf wieder nach der Unfallstelle zurück und lavirte dort hin und her bis Morgens 5 Uhr. Da man nichts hörte und in dieser Zeit auch keine Schiffstrümmer treiben sah, so musste angenommen werden, dass der Segler mit allem an Bord Befindlichen in den Grund gegangen sei. Ein Boot auszusetzen, war in der hohen See nicht rathsam. Mit Tagwerden beschloss man, hinter St. Catharine Point Schutz zu suchen und um den Schaden auszubessern, worauf man dann um 7 Uhr Morgens auf 15 Meter Wassertiefe mit Backbordanker und 45 Faden Kette zu Anker gieng. Man arbeitete dann mit alle Mann, um das Schiff so schnell wie möglich dicht zu bekommen, was auch so ziemlich gelang, und setzte darauf die Reise fort. Das Beweismaterial war hiermit erschöpft; es wurde dem Reichscommissar das Wort ertheilt, der seiner Meinung in folgenden Worten Ausdruck verlieh: »Die Collision ist dadurch herbeigeführt, dass beim Insichtkommen der rothen Seitenlaterne des Schooners auf dem »Holtenau« ein verkehrtes Rudermanöver gemacht worden ist. Dass aber Niemand von dem untergegangenen Schiffe gerettet und auch nicht der Versuch zur Rettung gemacht worden, sondern dass der »Holtenau« mit Volldampf weiter gefahren und nach der Collision die Maschine nicht sofort gestoppt worden ist, zeugt von grosser Kopflosigkeit, sodass ich mich veranlasst sehe, den Antrag zu stellen, das Seeamt wolle dem Capitän Ivens das Schifferpatent sowie dem Steuermann Burmeister das Steuermannspatent entziehen.« Nachdem die Rechtsbeistände für den Capitän Ivens und den zweiten Steuermann Burmeister zu Gunsten ihrer Clienten plädirt hatten, entschied sich das Seeamt zu folgendem Spruch:

»Der Zusammenstoss des Dampfers »Holtenau« (Unterscheidungssignal ICKW) mit einem Segelschiff am 14. September 1900 im Canal in der Nähe der Insel Wight ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass durch ein Missver-

ständniss des Rudermanns das richtig gegebene Commando des zweiten Steuermanns gerade entgegengesetzt ausgeführt wurde.

Durch die Beweisaufnahme hat sich nicht feststellen lassen, wer der unbekannte Segler gewesen ist. Dass nach der Collision der zweite Steuermann Burmeister den Dampfer mit »voller Kraft vorwärts fahren« liess, anstatt sofort zu stoppen, und dass er ausserdem die Commandobrücke verliess, dass sodann der Capitän Ivens, nachdem er auf Deck gekommen war, ebenfalls das Schiff mit »voller Fahrt« weitergehen liess, zeigt sowohl beim Steuermann Burmeister als auch beim Schiffer Ivens einen solchen Mangel der zur Ausübung des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften, dass das Seeamt dem Antrage des Reichscommissars gemäss dem Schiffer Ivens die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes und dem Steuermann Burmeister die Befugniss zur Ausübung des Steuermannsgewerbes hierdurch entzieht.« (H. N.)

Schiffbau.

Stapellauf. Am 23. October lief auf der Neptune Schiffs-Werft der Herren Wigham Richardson & Co. in Newcastle-on-Tyne ein für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft erbauter Dampfer von 300' Länge, 48' Breite vom Stapel. Das Schiff erhielt in der Taufe den Namen »Offenbach«. Die vierfache Expansionsmaschine ist nach dem System von Yarrow, Schlick & Tweedy construirt; sie wird ebenso wie die Kessel von der Werft geliefert. Der Dampfer erhält alle zur leichten Bearbeitung der Ladung nöthigen Einrichtungen.

Probefahrt. Der neue Fischdampfer »Baltrum«, auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A. G., Bremerhaven, für deren eigene Rechnung erbaut, hat am 26. October seine Probefahrt zu allseitiger Zufriedenheit gemacht. »Baltrum« zeigt im allgemeinen den Typ der bisherigen Fischdampfer, ist nur 10 m länger und mit Quorbunker und Doppelboden zur Aufnahme von Frischwasser versehen.

Vermischtes.

Die Tiefladelinie bei der Flotte der Hamburg-Amerika Linie. Nachdem die Hamburg-Amerika Linie zu Ostern 1900 die Anbringung der ersten Tiefladelinie an ihrem Dampfer »Batavia« melden konnte, wurden in raschem Tempo auch die übrigen Schiffe der Gesellschaft mit der Tieflademarko versehen. In ununterbrochener zehnmonatlicher Arbeit waren für dies Unternehmen die Vorarbeiten und Berechnungen, für jedes Schiff gesondert, ausgeführt worden. In Folge dessen konnte die Anbringung der Freibordmarke, die auf eine Anregung Sr. Maj. des Kaisers zurückgeht, nunmehr rasch gefördert werden. Gegenwärtig haben mit Ausnahme von 2 oder 3 Frachtdampfern, deren Rückkehr abgewartet werden muss, sämtliche Seeschiffe der Gesellschaft die Tiefladelinie erhalten.

Prüfungswesen. Am Donnerstag, den 22. November d. J., beginnt an der Bremer Seefahrtsschule eine Prüfung zum See-Steuermann und gleichzeitig eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen sind bis zum 17. November zu richten an den Director der Seefahrtsschule, Herrn Prof. Dr. Schilling.

Prüfungswesen. Freitag, den 23. November d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Leer eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen dazu nimmt der Navigationslehrer, Herr Hahn in Leer bis zum 22. November entgegen.

Montag, den 3. December d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung zum See-Steuermann. Anmeldungen dazu nimmt bis zum 1. December d. J. der Navigationslehrer, Herr Bolwin, in Papenburg entgegen.

Freitag, den 14. December d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$ Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen dazu nimmt bis zum 13. December der Navigationsschul-Director, Junglaus in Geestemünde entgegen.

Neues Rhederelunternehmen. Die Firma H. C. Horn in Schleswig beabsichtigt gemäss eines in diesen Tagen herausgegebenen Prospectes demnächst unter der Firma Dampfschiffsrhederei Horn Actien-Gesellschaft in Lübeck mit 4 neuen im Laufe des nächsten Jahres auf erstklassigen Werften fertig zu stellenden Dampfern mit einer Gesamttragfähigkeit von 13 000 Tons eine Actiengesellschaft zu errichten. Der Gesamtanschaffungswerth der 4 Schiffe beträgt 2 494 500 Mk. Den Vorstand der Gesellschaft bilden die Mitinhaber der Firma H. C. Horn, die Herren Franz und Henry Horn. Nach Fertigstellung dieser 4 Neubauten verfügt die Rhederei H. C. Horn über 15 moderne Dampfer mit einer Tragfähigkeit von ca. 37 000 Tons.

Erhöhte Leistungen der See-Unfallversicherung. Der Vorstand der deutschen See-Berufsgenossenschaft zu Hamburg stellt in einem Rundschreiben die Aenderungen, die das neue See-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 mit sich bringt, zusammen. Durch eine Reihe neuer Vorschriften erfährt die finanzielle Tragweite des Gesetzes eine recht weitgehende Verschiebung. Ein Theil der neuen Lasten wird bedingt einerseits durch die Erhöhung der Leistungen an die Versicherten, andererseits durch Ausdehnung des Kreises der rentenberechtigten Personen. In ersterer Beziehung wird für die Zukunft nach § 10 des Gesetzes bei Berechnung des für die Rentenfestsetzung massgebenden Jahresarbeitsverdienstes der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen nicht mehr, wie bisher, die Zahl 9, sondern die Zahl 11 als Multiplicator eingestellt, da der Reichstag von der Annahme sich hat leiten lassen, dass die Mehrzahl der deutschen Seefahrzeuge durchschnittlich 11 Monate im Jahr in Dienst zu stehen pflege. Des Ferneren ist durch § 6 die Maximalgrenze der Versicherung, welche letztere bisher sich lediglich auf einen Jahresarbeitsverdienst bis 2000 Mk erstreckte, bis zu 3000 Mk erweitert, und ist durch § 12 Absatz 1 angeordnet worden, dass der Jahresarbeitsverdienst nicht mehr, wie bisher, bis zu 1200 Mk, sondern bis zu 1500 Mk voll in Anrechnung gebracht werden muss. Auch soll nach § 9 die sich auf 66 $\frac{2}{3}$ % des Jahresarbeitsverdienstes belaufende Maximalhöhe der Vollrente in denjenigen Fällen, in welchen zu der völligen Erwerbsunfähigkeit eines Verletzten noch eine derartige Hilflosigkeit tritt, dass er ohne fremde Wartung und Pflege nicht bestehen kann, in sofern überschritten werden, als die volle Rente für die Dauer dieser Hilflosigkeit bis zu 100% des Jahresarbeitsverdienstes zu erhöhen ist. Bei Todesfällen erweist sich als die einschneidendste Neuerung die Bestimmung, dass auch bei Berechnung der Hinterbliebenen-Renten der Geldwerth der freien Beköstigung mit in Ansatz zu bringen ist. Des Ferneren beläuft sich nach § 21 der Mindestbetrag des zu ersetzenden Sterbegeldes jetzt auf 50 Mk, wird die Abfindungssumme einer sich wieder verheirathenden Wittve nach § 22 nicht mehr nach dem dreifachen Betrage ihrer durch mehrere concurrende Kinder möglicherweise stark reducirten Rente, sondern unter Zugrundelegung eines sich auf 60 pCt. des Jahresarbeitsverdienstes des getödteten Ehemannes stellenden festen Satzes berechnet, und hat die Kinderrente allgemein eine Erhöhung von 15 auf 20 pCt. des Jahresarbeitsverdienstes erfahren. Bezüglich der Ausdehnung des Kreises der rentenberechtigten Personen ist hervorzuheben, dass nach § 1 Abs. 2 unter die Versicherung nunmehr auch alle diejenigen Personen fallen, welche, wie z. B. Lieger oder die sogenannten Gastrollengeoer, ohne zur Schiffsbesatzung zu gehören, auf deutschen

Seefahrzeugen in inländischen Häfen beschäftigt werden. Auch ist durch § 2 die Versicherung ausgedehnt worden auf alle häuslichen und anderen Dienste, zu denen versicherte Personen neben der Beschäftigung im Betrieb von ihren Arbeitgebern oder von deren Beauftragten herangezogen werden. Des Ferneren sind in den Kreis der rentenberechtigten Personen nunmehr nach § 25 auch hilfbedürftige, elternlose, noch nicht 15 Jahre alte Enkel eingetreten und ist endlich die Erlangung einer Ascendentenrente insofern erleichtert worden, als der Verunglückte nicht mehr, wie bisher, der einzige Ernährer seiner Eltern gewesen zu sein braucht, es vielmehr für letztere zur Begründung eines Anrechts auf Rente genügt, wenn zu ihrem Unterhalt der Verunglückte überwiegend beigetragen hat, ein Gesichtspunkt, von dem auch bisher schon bei Bewilligung von Ascendenten-Renten die See-Berufsgenossenschaft sich hat leiten lassen.

Der Deutsche Schiffschiffs-Verein hielt eine Generalversammlung unter dem Vorsitz des Protector und Vorsitzenden des Vereins, des Grossherzogs von Oldenburg, an Bord des Schnelldampfers „Deutschland“ ab. Nach dem von dem geschäftsführenden Vorsitzenden, Herrn Sholto Douglas, erstatteten Finanzbericht hat die Unternehmung eine ausserordentliche Theilnahme in Deutschland gefunden und lässt die begründete Hoffnung zu, dass man neben dem im Bau begriffenen Schiff zur Bestellung eines zweiten Schiffes im kommenden Jahre wird schreiten können. Das erste deutsche Schiffsjungenschiff wird voraussichtlich Anfang März auf der Werft von Tecklenborg in Geestemünde vom Stapel gelassen werden und wenige Monate später die erste Fahrt antreten können.

Die deutsche Handelsmarine in Ostasien. Nachstehende Tabelle giebt in übersichtlicher Weise und in abgerundeten Ziffern die augenblickliche Betheiligung unserer beiden grössten Dampfergesellschaften, des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, an dem Schiffsverkehr in Ostasien wieder.

	Truppen-transport-dampfer		Reichs-post-dampfer		Fracht-dampfer		Küsten-dampfer	
	Zahl	T.	Zahl	T.	Zahl	T.	Zahl	T.
Norddeutscher Lloyd	14	77000	10	59000	5	24000	21	36500
Hamburg-Amerika-Linie	9	47500	1	10000	11	50000	—	—
Sa.	23	124500	11	69000	16	74000	21	36500

Zur Erläuterung dieser Tabelle ist nicht viel hinzuzufügen, denn sie spricht für sich selbst. Nur sei noch erklärend darauf hingewiesen, dass die „Frachtdampferlinie“ eine von den unterstützten Reichspostdampfern unabhängige Unternehmung ist, die von unsern beiden grossen Dampfergesellschaften nach Erwerbung der Kingslinie gemeinsam betrieben wird. Mit der vorstehenden Tabelle ist aber das deutsche Dampfer-Material noch nicht erschöpft, das augenblicklich in Ostasien Verwendung findet. Es kommen vielmehr noch in Betracht: 1) die Japsen-Dampfer, die auf der Linie Shanghai-Kiautschou-Tientsin fahren; 2) die Dampfer der Chinesischen Küstenfahrts-Gesellschaft; 3) die Jangtse-Schiffahrt, die vom Norddeutschen Lloyd und den Häusern Rickmers und Melchers betrieben wird; 4) eine von der Hamburg-Amerika-Linie gemeinsam mit Stomahamburg betriebene Frachtdampferlinie Newyork-Ostasien; 5) etwa ein Dutzend Dampfer, die von der Firma Diederichsen-Kiel für Kohlen- und Materialtransport zu Zwecken der Marine und des Expeditionscorps gestellt sind; es befinden sich darunter auch österreichische und englische Dampfer; 6) die im Pferde- und Ochsentransport für das Expeditionscorps gecharterten Dampfer auf der Linie San Francisco-Taku und Australien-Taku, unter denen sich auch ausländische Dampfer befinden.

Die genauen Zahlen über die Anzahl und den Tonnengehalt dieser Schiffe haben wir nicht feststellen können. Doch dürften diese sechs Gruppen zusammen erheblich über 100 000 Tonnen ausmachen, sodass man eher zu tief als zu hoch greift, wenn man annimmt, dass augenblicklich über 400 000 Dampfer-tonnen im ostasiatischen Dienst die deutsche Flagge führen. Ganz ausser Berechnung gelassen sind dabei noch die in unregelmässiger Fahrt laufenden Dampfer und Segelschiffe kleinerer Rhedereien, die in ihrer Stärke ununterbrochen wechseln und daher schwer geschätzt werden können. Zur Vervollständigung sei kurz die Vertretung unserer Kriegsflotte in den chinesischen Gewässern augereiht. Es befinden sich dort vier Linienschiffe, vier grosse Kreuzer, drei kleine geschützte Kreuzer, vier kleine ungeschützte Kreuzer, vier Kanonenböte, zusammen 19 Kriegsschiffe mit rund 87 500 Tonnen und 121 000 Pferdestärken, ausserdem vier grosse Torpedoböte. Es ergibt das eine Gesamtvortretung der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 125 Dampfern mit rund einer halben Million Dampfer-tonnen.

Lloyds Register. Nach der von Lloyds veröffentlichten Statistik waren am 30. September d. J. in Grossbritannien 452 Schiffe mit 1 204 008 T. im Bau. Von diesen waren 423 mit 1 192 412 T. Dampfer und 29 mit 11 596 T. Segler, gegen 533 Dampfer mit 1 342 385 T. und 25 Segler mit 5164 T. am 30. September 1899. Von den Dampfern werden 396 aus Stahl, 23 aus Eisen und 2 aus Holz oder als Compositionsschiffe hergestellt, während von den Seglern 9 aus Stahl und 20 aus Holz oder als Compositionsschiffe gebaut werden. Die Abnahme gegen das Resultat des letzten Quartals beträgt etwa 61 000 T., gegen das Record-quartal October-December 1898 sogar 197 000 T. Von den Ende September in Grossbritannien im Bau befindlichen Schiffen sollen 379 mit 938 595 T. von Lloyds classificirt werden, sie stehen deshalb während des Baues unter der Aufsicht von Lloyds Besichtigern. Da ausserdem im Auslande 63 solche Schiffe mit 221 778 T. gebaut werden, stehen zur Zeit 442 im Bau befindliche Schiffe mit 1 160 373 T. unter der Aufsicht von Lloyds. Von diesen Schiffen sind 306 mit 722 438 T. für englische Rheder oder zum Verkauf bestimmt, während 73 Schiffe mit 216 157 T. von nichtenglischen oder colonialen Rhedereien bestellt sind. Im Auslande werden für englische Rheder 2 Schiffe mit 770 T. gebaut; ferner im Auslande für nichtenglische Rheder 61 Schiffe mit 221 008 T. Während des mit dem 30. September 1900 endenden Quartals ist mit dem Bau von 120 Dampfern mit 311 834 T. und 10 Seglern mit 2878 T. begonnen, während der Bau von 1 Dampfer von 120 T. und 6 Seglern mit 536 T. schon vorher in Angriff genommen war, deren Stapellauf aber noch nicht stattgefunden hat. Vom Stapel gelaufen sind während dieser Periode 171 Dampfer mit 347 444 T. und 6 Segler mit 3337 T.

Die englischen Kohlenlager werden nach einem in der *„Daily Mail“* von Generalmajor Crease publicirten Artikel in absehbarer, nicht allzuferner Zeit **abgebaut sein**. Der Termin hierfür stellt sich, den Kohlenverbrauch vom Jahre 1889 hierbei angenommen, für die einzelnen Kohlendistricte wie folgt: Northumberland und Durham 94 Jahre, Neu-Süd-Wales 78, der östliche District daselbst 43, Lancashire und Cheshire 74, York, Derby und Nottingham 72, Denbigh und Flint 250, Schottland 92, für das sonstige Königreich 102 Jahre. Im Jahre 1889 betrug der Kohlenabbau an 177 Millionen Tonnen, doch ist seit damals der Abbau um 43 Millionen pro Jahr gestiegen, woraus sich schliessen lässt, dass die Erschöpfung der Kohlenlager, besonders jener, die Kohle für Marinezwecke von ganz besonderer Güte fördern, noch viel früher eintritt. Unter diesen Umständen schlägt General Crease folgende Maassnahmen behufs Abhilfe vor: 1. Der bestehende Kohlenring ist durch Unterstützung von Kohleneinfuhr zu durchbrechen, 2. die Kohlenausfuhr sei zu besteuern, und 3. die Erschliessung

auswärtiger Kohlenlager sei anzustreben und gleichzeitig anzuerkennen, dass Patent-Heizmittel im Inland zur Verwendung kommen. Bezüglich der Erschliessung von Kohlenlagern weist der Autor vorzüglich auf Marocco hin, das vorzügliche Kohle besitzen soll.
(Mith. a. d. Gebiete d. Seewesens.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 29. October. Als Mitglied wird Herr Dahlström aufgenommen. Ueber die Ursachen der Skorbut- und Beriberi-Erkrankungen an Bord verschiedener deutscher Segelschiffe übernimmt Herr Dr. med. Müller die Berichterstattung für eine der nächsten Sitzungen. Zur T.-O. »Entwurf der Seemannsordnung« greift über die von § 47 bis 50 von der Reichstagscommission vorgeschlagenen Abänderungen eine sehr anregende Debatte mit nachfolgendem Resultat, Platz. Zu § 47 ist beantragt, die Gagen- bzw. Rangerhöhung des Schiffsmannes schon nach dem ersten Jahre — im Entwurf und der bestehenden Seemannsordnung heisst es nach dem zweiten Jahre — stattfinden zu lassen. Der Verein stimmt dieser Ansicht umsomehr zu, als es heute nur selten vorkommen dürfte, dass sich die Mannschaft länger als ein Jahr auf ein und demselben Schiffe aufhält, ohne erneut an- oder abgemustert zu werden. — Nach § 49 beginnt die Beköstigung des Schiffsmannes auf Rechnung des Rheders vom Zeitpunkt des Dienstantrittes bis zur Abmusterung, — im Entwurf bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses. Der Wortlaut des Entwurfs findet schon deshalb Zustimmung, als der Verein im § 40 dafür eingetreten ist, dass die Heuer bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses und nicht bis zur Abmusterung zu entrichten sei. Es liegen mithin analoge Fälle vor. — § 51 Abs. 1 schreibt, ohne dass anderweitige Vereinbarungen zugelassen werden, eine einheitliche Speisetaxe für alle deutschen Kauffahrteischiffe vor. Der Verein erklärt sich hiermit einverstanden. Abs. 2 bestimmt, der Bundesrath habe über Grösse und Einrichtung des Logirraumes, über Wasch- und Badevorrichtungen und mitzunehmende Heilmittel zu bestimmen. Der Verein befürwortet, der See-Berufsgenossenschaft die Beschlussfassung zu überlassen. — Nach § 53 sollen ausser Sachverständigen auch Mitglieder der Schiffsmannschaft, wenn es sich um Beschwerden über die Seetüchtigkeit des Schiffes oder die Beschaffenheit des Proviantes handelt, hinzugezogen werden. Der Verein schliesst sich diesem Antrage insoweit an, als nur die Beschwerdeführer, aber diese auf alle Fälle, hinzugezogen werden müssten. — Zu § 53, als Antrag zur Seemannsordnung, befürwortet die Commission, die Prüfung der Seetüchtigkeit der Schiffe, ihrer Ausrüstung und Einrichtung, ihrer Bemannung und Vorprovisionierung etc. etc. (siehe *„Hansa“* Seite 401) der Aufsicht von Reichsbeamten zu unterstellen, denen die Befugniss ertheilt werden solle, bei vorhandenen Mängeln das Schiff am Auslaufen aus einem deutschen Hafen zu verhindern. Der Verein lehnt diesen allen Erfahrungen der Praxis diametral zuwiderlaufenden Antrag ohne irgend eine Debatte als schädlich, unnatürlich und verhängnissvoll auf die deutsche Schifffahrt wirkend, einstimmig ab. — Nach § 54 hängt es von der Zustimmung eines erkrankten Schiffsmannes ab, ob er im Krankenhause des Auslandes bleiben oder nach der Heimath befördert werden will. Der Verein beschliesst, dem behandelnden Arzt und dem zuständigen Seemannsamt die Entscheidung zu überlassen. — Zu § 59 fordert die Commission, die Bestattung eines Schiffsmannes müsse dem Seemannsbrauch entsprechend sein. Der Verein hält eine derartige Aufnahme in das Gesetz für eine Beleidigung deutscher Rhedereien, da zu solchen Bestimmungen, denen selbstverständlich immer entsprochen worden ist, jede Veranlassung fehle. — Mit der Stellungnahme zu diesem Paragraphen ist das Material erschöpft. Die Beschlüsse des Vereins werden

Herrn Geb. Rath Sartori mit dem Ersuchen zu weiterer Veranlassung übersandt werden. — Nächste Sitzung am 5. Novbr.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 31. October. Als ordentliche Mitglieder werden die Herren Capitäne Müller, Blankenese und Kayser, D. »Australia« sowie Herr Kirchheim, 1. Officier D. »Calabria« aufgenommen. Das Andenken an das kürzlich verstorbene Mitglied Herrn Ellert, Assistent der Seewarte, wird in üblicher Weise geehrt. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass laut Bericht des Cassirers insgesamt **1500**, in Form von Eintritts- und Beitragsgeldern der Mitglieder ausstehen und trotz wiederholter dringender Mahnungen durch Boten und Briefe immer noch nicht eingegangen sind. Er richtet an die Anwesenden das Ersuchen, im Bekanntenkreise darauf dringen zu wollen, dass diesem sehr bedauernswerthen Zustand möglichst bald ein Ende bereitet werde. — Vom Seeschiffverein aus Stettin lag ein Schreiben sowie ein Ausschnitt aus der Stettiner »Ostsee-Ztg.« vor. In beiden wird an dem von der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd angeregten »Flaggenruss auf See« insofern scharfe Kritik geübt, als seine Durchführung kleinen Schiffen, die auf der Ost- und Nordsee fahren, erhebliche Schwierigkeiten bereiten würde. Wird auch aus der Versammlung hervorgehoben, dass seitens der beiden grossen Rhedereien selbstverständlich kein Zwang auf andere Rhedereien ausgeübt werden könne, sondern der Beitritt lediglich freiwilliger Natur sei, so entschloss sich der Verein unter Berücksichtigung der von Stettin aus vorgebrachten Argumente, doch zu folgender Resolution:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg, um ein Urtheil befragt, stimmt dem von der Hamburg-Amerika-Linie und Lloyd angeregten und von verschiedenen anderen grossen Rhedereien eingeführten »Flaggenruss auf See« zu, soweit es sich um Schiffe in transatlantischer Fahrt handelt, während er andererseits nicht verkennt, dass den kleinen Schiffen mit geringer Bemannung erhebliche Schwierigkeiten erwachsen, wenn den Vorschriften über den Flaggenruss in der von obigen Rhedereien vorgeschlagenen Weise strikte entsprochen werden soll.«

Der Beschluss wird den anderen Brudervereinen mit dem Ersuchen um Stellungnahme zugehen. — Eingegangen ist die vorgeschlagene Liste der Beisitzer, damit der Verein hierzu event. Aeusserungen mache. Die Versammlung war der Anschauung, dass viele der vorgeschlagenen Beisitzer, weil sie lange Jahre der Seefahrt fern stehen, nicht in der Lage sein können, ein competentes Urtheil zu fällen, wenn es sich um Unglücksfälle an Bord moderner grosser Dampfer handelt. Aus diesem und noch anderen Gründen fand der Vorschlag, eine Commission zu ernennen, die bis zur nächsten Sitzung zu Beisitzern geeignete Mitglieder namhaft zu machen hat, den Beifall der Majorität der Versammlung. Commissionsmitglieder sind, die Herren Capitäne Peters, Danielsen, Spruth, Gronmeyer, und Jerchau. Zur T.-O. »Entwurf der Seemannsordnung«, erstattet Herr Capt. Voss, an der Hand der Vorschläge der 21er Reichstagscommission Bericht. Die § 1 bis 5 werden nach den Commissionsbeschlüssen angenommen. § 5 verpflichtet den Bundesrath Bestimmungen zu erlassen über die Anforderungen, welche an den körperlichen Zustand der Schiffsmannschaften zu stellen sind. Der Verein beschliesst, statt Bundesrath — See-Berufsgenossenschaft zu setzen. Den Vorschlägen zu den §§ 6 bis 25 wird zugestimmt. Nach § 25, Abs. 1 bedarf der Heuervertrag der schriftlichen Form. Der Verein wünscht im Interesse des Schiffsmannes den Wortlaut des Entwurfes wieder hergestellt zu sehen, nach dem auch mündliche Verträge statthaft und bindend sind. Nächste Sitzung am 7. November.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 26. October abgehaltenen Versammlung, wurden zunächst 4 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und weitere 5 Herren zur Aufnahme vorgeschlagen. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass wiederum ein hochgeehrtes Mitglied, Herr Capt. J. C. Dall, in Ausübung seines Berufes verstorben sei. Die Versammlung ehrte das Andenken des Verstorbenen in der üblichen Weise. Hierauf wurden einige Artikel aus der »Hansa« verlesen und besprochen. Mitgetheilt wurde sodann, dass von verschiedenen Mitgliedern Berichte darüber an den Verein gelangt seien, dass die hiesige Sloman-Linie ihre Officiere zwingen wolle, bei einer bestimmten hiesigen Lebensversicherungsgesellschaft ihr Leben durch die Linie versichern zu lassen. In der Versammlung wurde hierzu erwähnt, dass bei den anerkannt niedrigen Gagen, die diese Rhederei ihren Schiffsofficiern zahle (80 **1/2** für III. Officiere, 90 **1/2** für II. Officiere und 120 **1/2** für I. Officiere) es unbegreiflich sei, dass noch derartige Ansinnen an diese Leute gestellt würden, umsomehr, als diese Versicherungs-Gesellschaft eine der jüngeren hier am Platze sei und die Prämien durchaus nicht geringer als die anderer Versicherungs-Gesellschaften waren. Es werde zwar nur verlangt, dass jeder Officier sich zu einem Mindestsatze von 1000 **1/2** versichere, dieser Satz sei jedoch für Jemanden, der sich versichern wolle, nicht zu reichend, und zu einer Versicherung auf höhere Summen reiche der äusserst knappe Verdienst nicht aus. (Vergleiche unseren Artikel »Effectenversicherung« Seite 518. D. R.) Ein sogenannter Vortheil solle darin erblickt werden, dass die Versicherungsnehmer nicht auf ihren Gesundheitszustand untersucht zu werden brauchten; bei der durchweg guten Constitution von Schiffsofficiern ist aber auch dieses kein besonderes Risiko für die Gesellschaft. Bei der Sloman-Linie vereinige sich Alles, mangelhafte Bezahlung, knappe Verpflegung, rücksichtslose Behandlung, der Zwang zu körperlicher Arbeit und schliesslich der zu solchen ungewollten Geldausgaben, um den Schiffsofficiern die Seefahrt speciell auf deutschen Schiffen zu verleiden und könne man sich gewiss nicht wundern, wenn heute ein Ueberangebot an Steuerleuten nicht mehr vorherrsche. Bemerkt wurde noch, dass bereits verschiedene Schiffsofficiere der genannten Rhederei vor die Wahl gestellt wären, entweder ihr Leben bei der bestimmten Versicherungs-Gesellschaft zu versichern, oder aber von der Rhederei entlassen zu werden. Nachdem hierauf noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die Versammlung geschlossen.

Gesellschaft für Seil- und Riemen-Industrie m. b. H. Hamburg-Lokstedt. Die seit Jahrzehnten bekannte Koepeke'sche Seilerei wurde vor Jahresfrist von der Gesellschaft erworben und daraus eine Fabrik geschaffen, die durch für sie eigens construirte Maschinen im Stande ist, den höchsten Anforderungen zu genügen, die an Tauwerk irgend welcher Art gestellt werden können. Ausser allen Hanfartikeln, die zu Schiffsausrüstungen gehören, fabricirt die Gesellschaft **Hanftreibriemen** und **Hanfseile mit Tiegeltguss-Stahldraht-Einlage**, die nach einem patentirten Verfahren hergestellt, an Haltbarkeit und Tragfähigkeit die bisher gebräuchlichen Fabricate weit übertreffen. Die Hanfseile mit Stahldraht-Einlage verdienen vor Stahltrossen schon aus dem Grunde den Vorzug, dass ein Verletzen der Hände, wie es bei Stahltrossen häufig vorkommt, vollständig ausgeschlossen ist. Eine Reihe von Zeugnissen bestätigt, dass die aus Hanf mit Stahldraht zusammengesetzten Seile wohl geeignet sind, das gewöhnliche Tauwerk zu verdrängen, denn sie erreichen bei viel geringerem Umfange wie Hanfseile, die Tragfähigkeit derselben.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Ercheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Belagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 45.

Hamburg, den 10. November.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Physik an den Navigationsschulen. — Kohlenoth und Schiffmaschinenbau. — Schleppgebühren im Kaiser Wilhelm-Canal. — Grosse Frachtdampfer für atlantische Fahrt. — Schiffbau. — Seeamtsverhandlung. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten.

Auf dem Ausguck.

In einer öffentlichen Seemannsversammlung, abgehalten in Hamburg, gelangte nach Vortrag des Berichterstatters folgende Resolution zur Annahme:

„Die versammelten Seefahrer aller Chargen (?) und Nationen erklären sich mit den Ausführungen des Referenten über die Nothwendigkeit der gesetzlichen Einführung einer Tiefladelinie für die Schiffe der deutschen Handelsmarine vollkommen einverstanden. Indem sie auf Grund ihrer langjährigen practischen Erfahrungen entschieden gegen die Behauptung der Rheder, in der deutschen Schifffahrt finde eine Ueberladung der Schiffe nicht statt, wie weiter gegen die Behauptung der Rheder, dass die Controlle in Bezug auf die Seetüchtigkeit der Schiffe, ausgeführt von den Organen der Seeverbündgenossenschaft, eine vollständig ausreichende und den Verhältnissen zweckentsprechende sei, protestiren, fordern sie die Reichsregierung und den Reichstag auf, sobald wie irgend thunlich, dem wiederholt gestellten Antrag auf gesetzliche Einführung einer Tiefladelinie, unbekümmert um den Beschluss, der auf der letzten Generalversammlung der Seeverbündgenossenschaft in Mannheim bezüglich dieser Frage gefasst worden ist, stattzugeben. Als Grundlage für die Ausarbeitung eines derartigen Gesetzentwurfes möge die in der Commission des Reichstages zur Berathung der Seemannsordnung gefasste Resolution dienen. Unter keinen Umständen

können es die Versammelten guthessen, dass die Controlle der Schiffe auf ihre Seetüchtigkeit u. s. w., von der das Leben und die Gesundheit vieler Tausende abhängt, einer Organisation der Rheder selbst, wie es die Seeverbündgenossenschaft ist, allein überlassen bleibt. Die Forderung einer staatlichen Controlle der Schiffe in allen Fragen ist desshalb so lange zu wiederholen, bis die competenten Kreise, d. h. die gesetzgebenden Factoren derselben gründlich nüchtern und eine allgemein befriedigende Lösung dieser Frage herbeigeführt haben.“

Auf das Thema „Tiefladelinie“ gehen wir nicht näher ein. Die Ansichten über den Werth einer schablonenhaften Kennzeichnung aller Schiffe sind selbst unter Denjenigen sehr getheilt, die sich berufen fühlen, das Vermächtniss des seligen in jüngster Zeit von Deutschen mehr als von Engländern gelobten Samuel Plimsoll hochzuhalten. Wir verzichten auch ferner darauf mit den Mitgliedern dieser sog. öffentlichen Seemannsversammlungen über den Nutzen staatlicher Beaufsichtigungen privater Geschäftsbetriebe zu discutiren. Es ist zeitraubend und dabei zwecklos. Das grösste Wort in solchen Seemannsversammlungen führen meistens gewerbsmässige Agitatoren, deren Weizen am schönsten blüht, wenn die Anzahl der Leute, die leider nie alle werden, in ständigem Wachsen begriffen ist. Was uns aber hauptsächlich Ver-

anlassung zur Stellungnahme gegeben hat, ist die auch hier wieder ausgesprochene feindselige Haltung gegen die Seeberufsgenossenschaft. Der Satz: »Unter keinen Umständen können es die Versammelten gutheissen, dass die Controlle der Schiffe etc. einer Organisation der Rheder überlassen bleibt«, bringt indirect zum Ausdruck, dass sich gegen die im humanitären Sinne der Seeleute bewirkte Thätigkeit der staatlich beaufsichtigten Genossenschaft nicht wohl etwas Stichhaltiges einwenden lässt, — aber von dem Wort »Rhederorganisation« verspricht man sich in jenen Kreisen dieselbe Wirkung, wie vom rothen Tuch beim Stier. Würde beispielsweise der Staat, wie es die Genossenschaft beabsichtigt, eine Wittwen- und Waisen-Casse ins Leben rufen, es wäre eine socialpolitische That ersten Ranges; unter gegebenen Verhältnissen aber ist es eine »Nothausflucht der in die Enge getriebenen Arbeitgeber im Seeschiffahrtsbetriebe«. Dass durch derartige Agitation und gehässige Anfeindungen einer Annäherung der Seeleute an die Rheder nicht das Wort gesprochen werden kann, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Es wird vielmehr ein feindseliges Verhältniss zum Schaden der wirthschaftlich Schwächeren gezüchtet. Bewilligte man den agitatorischen Hotzern Alles, was sie fordern, sie wären die unglücklichsten Menschen der Welt. Denn die Vorbedingung ihrer Existenzberechtigung wäre damit vernichtet. Wollten Das alle Seeleute, deren sich jene »Beglücker« als Werkzeug bedienen, einsehen, es wäre manches besser.

Unter der Ueberschrift „**Fünfmastiges Segelschiff**“ veröffentlicht die »Technische Rundschau« folgende Aufklärung:

»Nachdem Deutschland mitten im Zeitalter grosser Dampfer mit dem Bau grosser Segelschiffe, die zum Aussterben verurtheilt schienen, aufs Neue begonnen hatte, ist jetzt auch in Amerika wieder eine gewisse Vorliebe für sie erwacht. Die Firma Rickmers in Hamburg hatte solche ganz aus Eisen gebaute Colosse hauptsächlich für die Beförderung von Reis aus Siam erbauen lassen, verlor aber ihren grössten Segler, die »Potosi« leider sehr bald, indem er spurlos verschwand. Sie war ein fünfmastiger Schooner, ebenso wie die amerikanische »Helen Martin«, und es ist von Interesse, dass man, ganz abgesehen von den Unterschieden in der Construction des Schiffskörpers, die Besegelung ganz als Gaffeltakelung ausführt, während bei den alten Schiffen die Aufhängung der Segel an Raan vorgezogen wurde, was wesentlich schöner auf das Auge wirkt. Es ist bemerkenswerth, dass man eine Zeit lang völlig vergessen zu haben schien, die hohen Kosten für den Kohlenverbrauch des Massenguttransportes gegenüber dem Verlust an Zeit in Rechnung zu stellen, der bei Frachten, wie Baumwolle, Kaffee, Reis, Kopra, u. s. w. kaum eine Rolle spielt.«

Da wir nach dem Kalender nicht im April leben, darf man auch nicht gut annehmen, das Blatt habe sich mit seinen Lesern einen geschmacklosen Scherz erlaubt. Jedoch, wir kennen die Gepflogenheiten der »Techn. Rundschau« nicht so genau. Nun, in jedem Falle, bekennen wir, noch niemals soviel Unrichtigkeiten, gepaart mit grundfalschen Behauptungen in so wenigen Worten, gehört oder gelesen zu haben. Versucht man jenes Conglomerat unrichtiger Aufstellungen ins Seemännische zu übersetzen, man erkennt bald, es geht nicht. Ein ganz anderer, als der beabsichtigte Sinn würde zu Tage gefördert werden. Schreiten wir deshalb zu einer kurzen Berichtigung:

»Die Firma Rickmers (gemeint ist Rickmers Reismühlen Rhederei und Schiffbau A.-G.) hat in Bremen und nicht in Hamburg ihr Domicil. Der »leider sehr bald spurlos verschwundene« Segler »Potosi« befindet sich seit Mitte October unter Führung von Capt. Hilgendorf auf der Reise von Hamburg nach der Westküste. Er ist und war seit jeher Eigenthum der bekannten Hamburger Segelschiffsrhederei F. Laeisz. Dieses Schiff ist kein fünfmastiger Schooner sondern eine in vier Masten vollgetakelte Fünfmastbark, während das als Fünfmast-Gaffelschooner in der »Techn. Rundschau« sogar bildlich dargestellte amerikanische Schiff »Helen Martin«, in Wirklichkeit als kleiner Dreimastschooner sein Dasein fristet. Dann darf bemerkt werden, dass die Segel an Raan weder auf alten noch auf neuen Schiffen jemals »aufgehängt« wurden. Man hängt Raubmörder und nasse Wäsche auf, Segel schlägt man unter. So lautet der terminus technicus. Wunderschön ist auch der Schlusssatz. Zu welchem Urtheil über die kaufmännischen Fähigkeiten ein Binnenländer gelangen muss, wenn er liest, sie, die Rheder, hätten eine Zeitlang vergessen »die Kosten des Kohlenverbrauchs gegenüber dem Zeitverlust in Rechnung zu ziehen«?! — —

Hätte die obenstehende Notiz in irgend einem Winkelblatt gestanden, wir würden sie, wie wir das in ähnlichen Fällen immer thun, unberücksichtigt gelassen haben, — aber die »Tech. Rundschau« galt sonst noch immer als eine ganz gut unterrichtete Zeitschrift. Will sie sich diesen Ruf auch weiterhin erhalten, — dann »hands off« von nautischen Sachen.

Physik an den Navigationsschulen.

Zu den in No. 42 der »Hansa« enthaltenen, an meinen Aufsatz über den physikalischen Unterricht an den Navigationsschulen anknüpfenden Aus-

führungen des Königlichen Navigationslehrers Herrn Theodor Lünig erscheinen mir im Interesse der Fernerstehenden, insbesondere der Herren Capitäne und Schiffsofficiere, einige Bemerkungen und Aufklärungen am Platze zu sein.

Befremdlich ist die gleich eingangs gebrauchte Wendung »über einen neuen Prüfungsgegenstand, der, wie der geschätzte Herr College behauptet, gemäss den Beschlüssen der vorjährigen Directoren-Conferenz in die Prüfungen eingeführt sein soll.«

Die Beschlüsse der in Frage stehenden »Nautischen Fach-Conferenz« finden sich abgedruckt in No. 43 der »Hansa« vom 28. October 1899 und wir stehen ihnen gegenüber als einer vollendeten und allgemein bekannten Thatsache.

Was die allgemeinen Bemerkungen betrifft, die der geehrte Herr College vorausschickt und von denen er sagt, dass er sie »früher schon einmal, allerdings erfolglos, in Berlin gemacht habe,« so kann man ihnen nur in allen Punkten zustimmen. Unsere aus dem Jahre 1869 stammenden Prüfungsvorschriften sind veraltet, neue Gegenstände fordern gebieterisch ihre Aufnahme und Veraltetes muss heraus. Aber diese Ueberzeugung ist doch keine vereinzelte, wir sind alle seit Jahren von ihr durchdrungen und gerade sie ist es, welche zur Zusammenberufung der vorerwähnten »Nautischen Fach-Conferenz« geführt hat. Nach des Herrn Collegen Worten könnte sich in den Kreisen der Seefahrer die Meinung verbreiten, als wolle man den Steuermanns- und Schiffer-Candidaten unbesehen Neues und wieder Neues aufpacken. Das entspricht aber den Thatsachen durchaus nicht; in die von Herrn Lünig so sehr gewünschte Reform des nautischen Unterrichtes ist man schon seit anderthalb Jahren kräftig eingetreten und man hat dabei neben der Einführung des als nothwendig erkannten Neuen die auf der anderen Seite zu schaffende Erleichterung keineswegs aus dem Auge gelassen. Von der Fach-Conferenz sind nach dem citirten Artikel der »Hansa« in dieser Hinsicht als wesentlichste die folgenden Beschlüsse gefasst worden:

Das Rechnen nach dem Nautical Almanac in der Steuermannsclasse fällt fort.

Die für die einzelnen nautischen Aufgaben verlangte Genauigkeit in der Berechnung wird mehr dem Seegebrauch angepasst.

Die Fächer »Abstand« und »Strom« fallen als besondere Aufgaben für beide Prüfungen weg.

Ebenso kommt die Berechnung der Culminationszeit als gesonderte Aufgabe in Wegfall.

In den Aufgaben zur Berechnung der Nebenmeridianbreite sind nur Beobachtungen nach

dem Chronometer, wie sie dem Seegebrauch entsprechen, zu Grunde zu legen. In beiden Prüfungen hört diese Breitenbestimmung auf, Bedingungsangabe zu sein.

Dasselbe gilt vom Coppel-Curs bezüglich der Schifferprüfung.

Die Aufgabe über »gleiche Sonnenhöhen« fällt fort. Ausserdem wurde als Grundsatz ausgesprochen, dass die Methoden zur Berechnung der nautischen Aufgaben nicht vorgeschrieben sind.

Angesichts dieser gewährten Erleichterungen lässt sich der Vorwurf, dass man bei der Einführung des Neuen an das Platzschaffen nicht denke, nicht aufrecht erhalten. Dieses gerade an dieser Stelle nochmals festzustellen, schien mir nach den Ausführungen des Herrn Collegen nicht überflüssig.

Was Herrn Lünigs Bemerkungen zu der von mir scizzirten Stoffabgrenzung betrifft, so stimme ich ihm bei, dass die Kenntniss des Mariotteschen Gesetzes entbehrlich ist, »da der Schiffer in seinem Berufe nichts damit zu thun bekommt«. Dass aber die Besprechung der Wirkungsweise der einfachen Maschinen werthlos sein soll, weil der Seemann in seinem Berufe sehr viel mit solchen Dingen zu thun hat, vermag ich nicht einzusehen. Im Gegentheil bin ich der Ueberzeugung, dass eine gewisse im physikalischen Unterricht erlangte Fertigkeit in der Beurtheilung der Wirksamkeit von Kräften, in der Zerlegung gegebener Kräfte nach gegebenen Richtungen und dergl. für manche Abschnitte der Seemannschaft von unmittelbarem Nutzen sein werden.

Dass man sich bei dem Unterricht streng auf das Einfachste, Grundlegendste zu beschränken hat, glaube ich in meinem Aufsatz genügend betont zu haben.

Zum Schluss darf ich meine Ansicht nochmals dahin zusammenfassen: Die Einführung des physikalischen Unterrichtes ist zu begrüssen, wenn man nur durch verständige Beschränkung in den Anforderungen, die sich insbesondere bei der Stellung der schriftlichen Aufgaben zu zeigen hat, dafür sorgt, dass dem Unterricht die nöthige Freiheit zu seiner Entwicklung nicht vorenthalten werde.

Dr. Meldau.

Kohlennoth und Schiffmaschinenbau.*)

Der Herr Maschinenbaudirector Gelbrecht veröffentlicht in der »Magd. Ztg.« eine Abhandlung

(siehe auch »Hansa« No. 42, Seite 500) über Kohlenverschwendung in der Handels- und Kriegs-Marine und erhebt darin der Vorwurf, dass die Erbauer von Schiffsmaschinen und vor allem die Rhedereien wie Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd zu wenig auf die neueren Erfolge, die mit hoher Ueberhitzung des Dampfes erzielt worden sind, Rücksicht nehmen und schliesst daran eine Rechnung als deren Ergebniss sich eine Kohlenersparniss von 1 300 000 Tonnen gleich etwa 2 Mill. Mark ergibt. Wesshalb der Herr gerade die Handels- und Kriegs-Marine herausgreift, ist nicht gut ersichtlich, denn näher hätte es ihm doch gelegen die Erbauer und Besitzer von Landmaschinen heranzuziehen und daran seine Rechnungen zu beweisen; ausserdem hätte er sicher viel grössere Zahlen auf dem so geduldigen Papier ausrechnen und damit einen noch höheren Erfolg erzielen können.

Herr Maschinenbaudirector Gelbrecht wird ja, wie aus seinem Titel hervorgeht wohl einem staatlichen oder privaten Betriebe vorstehen, ich möchte ihn doch einmal fragen, ob denn die ihm unterstellten Maschinen schon alle mit hoch überhitztem Dampfe arbeiten? Ferner möchte ich ihm doch anheimstellen einmal den Eisenbahnverwaltungen mit seinem Vorwurfe zu kommen, es liesse sich in denselben vielleicht auch eine ganz erkleckliche Anzahl von Tonnen Kohlen ersparen! Oder sollten es vielleicht die Betriebsverhältnisse mit sich bringen, dass man noch keine Locomotiven mit der von ihm so befürworteten Neuerung ausgestattet hat?

Ich weiss nicht, ob Herr Gelbrecht mit den Bedingungen der Schiffsmaschinen vertraut genug ist, um einen derartigen schweren Vorwurf erheben und so weitschweifige Folgerungen daraus ziehen zu können.

Mir scheint das durchaus nicht der Fall zu sein; denn wenn Jemand auch nur kurze Zeit Einblick in den Schiffsmaschinenbau gewonnen hat, so kann er zu solchen Märchenerzählungen unmöglich kommen.

Jeder einzige, der mit dem Schiffbau und Schiffsmaschinenbau zu thun gehabt hat oder noch hat, weiss, dass der wirthschaftliche Kampf den gerade diese Industrien auszuhalten haben, dazu führt, dass die Verbesserungen die eine Verringerung der Betriebskosten erhoffen lassen, sofort mit

grösster Thatkraft bei Neubauten eingeführt werden. Wenn der Vorwurf, den der Verfasser erhebt, mit den veralteten Anschauungen, die im Schiffsmaschinenbau herrschen sollen, berechtigt wäre, so könnten doch diese Industrien unmöglich einen so grossen Aufschwung genommen haben, wie es thatsächlich der Fall ist.

Im Gegentheil möchte ich behaupten, dass gerade der Landmaschinenbau in den letzten Zeiten sehr viel vom Schiffsmaschinenbau und den mit Schiffen zusammenhängenden Maschinenanlagen übernommen hat.

Wo sind denn die ersten grossen Dreifach- und Vierfach-Expansionsmaschinen entstanden? Doch im Schiffsmaschinenbau. Ausserdem weiss der Verfasser augenscheinlich nicht, welche Versuche alle, theils mit theils ohne Erfolg, unter grossen Kosten von dem Schiffsmaschinenbau ausgeführt worden sind, um den Kohlenverbrauch und damit die Betriebskosten herabzudrücken.

Ehe man solche Vorwürfe erhebt, sollte man sich doch erst Klarheit darüber verschaffen, ob die bei Schiffsmaschinen vorliegenden Verhältnisse sich auch mit denen der Landmaschinen vergleichen lassen. Man soll doch nicht vergessen, dass die Sicherheit eines Schiffes mit sammt seiner Ladung, also um bei seinem Vergleiche zu bleiben Werthe von 10—15 Mill. abgesehen von den Menschenleben (Besatzung 150, Reisende 1000), dass die Sicherheit im wesentlichen von dem sicheren unausgesetzten Arbeiten der Maschinenanlage abhängt. Wenn man sich diese einfache Thatsache, die jeder Binnenländer auch wissen könnte, vor Augen hält, so könnte es doch nur ein leichtfertiger Constructeur oder eine leichtsinnige Rhederei fertig bringen, eine Neuerung, die sich vielleicht eben in einem kleinen Landbetriebe als vorthellhaft herausgestellt hat, sofort auf die Schiffsmaschine zu übertragen.

Anstatt nun unbegründet Vorwürfe zu erheben, wäre es eine viel dankbarere Aufgabe für einen Maschinenbaudirector gewesen, ausführbare Vorschläge den betreffenden Rhedereien, die ja die Maschinenanlage vorschreiben, vorzulegen, und auf diese Weise der so beklagenswerthen Kohlennoth abzuhelpen.

Was nun die Kohlennoth anbetrifft, so möchte ich doch bemerken, dass dieselbe wohl mehr von den hohen Zwischenhändlerpreisen und der augenblicklich noch sehr günstigen Geschäftslage der Industrie abhängt, als von dem Kohlenverbrauche auf Schiffen. Wenn der Ueberfluss an Bestellungen in der Industrie in nächster Zeit, wie es leider den Anschein hat, aufhören wird, werden auch die Kohlenpreise herabgehen, wenn nicht der zuerst angeführte Grund sich stärker erweist, als die Entlastung des Kohlenmarktes durch den zurückgehenden Bedarf der Industrie.

*) Die »Hansa« brachte in No. 42 auf Seite 500 einen ihr von befreundeter Seite vermittelten Artikel, mit dem Titel »Ein Vorschlag zur Kohlenersparniss bei Schiffsmaschinen«. Der Aufsatz war zuerst in der »Magd. Ztg.« veröffentlicht worden. Unserem Ersuchen, den dort aufgestellten Behauptungen von fachmännischer Seite näher zu treten, hat der hamburgische Schiffbauingenieur, Herr W. Abel in dankenswerther Weise entsprochen. D. R.

Zum Schlusse seiner Ausführungen kommt der Herr Verfasser auf den Einbau von Ueberhitzungsanlagen und behauptet, dass derselbe »im Allgemeinen keine Mehrkosten« verursache. Nun, ich möchte mal bei seinem Werke eine Maschine von 15 000 Pfunden bestellen und ihm nach der Preisabgabe mit der Forderung kommen, mir für den abgegebenen Preis noch eine Ueberhitzungsanlage einzubauen, die ja nach seiner Aussage »im Allgemeinen keine Mehrkosten« verursacht, da wäre ich doch auf die Antwort gespannt. Wenn der Herr Verfasser meint, dass es leicht sei, eine solche verwickelte, umfangreiche und sicher sehr der Wartung bedürftige Anlage auf einem fertigen Schiffe anzubringen, so wäre es sehr wünschenswerth, wenn er sich näher mit der Sache befassen und Mittel und Wege angeben möchte, die Aufgabe bei den beschränkten Bordverhältnissen, wo jeder kleine Raum sorgfältigst ausgenutzt ist, zu lösen.

Schliesslich lässt er seine Ausführungen selbst ins Wasser fallen, indem er die fromme Hoffnung hegt, dass unsere Maschinenbauer »mit den veralteten Anschauungen« die entstehenden besonderen technischen Schwierigkeiten werden überwinden können.

Zu seinem Troste kann ich ihm verrathen, dass dieselben die Lösung wirklich in die Hand genommen haben, allerdings ohne grosse Zeitungsartikel zu schreiben, dass schon 3 Dampfer meines Wissens nach im Bau sind, bei dem eine solche Anlage vorgesehen ist.

Bei dem Lesen des Schriftstückes drängt sich unwillkürlich die Frage auf: Was soll das Ganze bedeuten?

Soll es eine Sonntagsplauderei sein, so wäre es gut gewesen keine Angriffe zu machen; dann wäre es ein grosses Vergnügen gewesen, seinen Ausführungen zu folgen, indem man sich darüber gefreut hätte, was doch ein Mensch alles ausrechnen kann, vorzüglich wenn er durch Sachkenntniss ungetrübte seinen Gedanken nachhängen kann. Sollte aber der Herr Verfasser dieses sein Rechenexempel ernst gemeint haben, so wäre ihm doch zu rathen, dass er sich mal ein paar Jahre unter Verantwortung mit Schiffmaschinenbau beschäftige, um die Verhältnisse kennen zu lernen, über die sich zu urtheilen berufen fühlt

W. Abel.

Schleppgebühren im Kaiser Wilhelm-Canal.

S. Der Verwaltungsbericht des Kaiserl. Canalamtes für das Rechnungsjahr 1899 ist veröffentlicht

worden. Es erstreckt sich auf Mittheilungen über den Verkehr des Kaiser Wilhelm-Canals, Einnahmen und Ausgaben, Canalanlagen, Betriebsmittel, Personal, Schifffahrtsbetrieb und über Betriebsunfälle von Personen. Wir haben uns Mitte Juni d. J. (»Hansa« Seite 292), als vom Kaiserl. Statistischen Amt entsprechende Veröffentlichungen im zweiten Heft der Allgemeinheit zugänglich gemacht wurden, in eingehender Weise — besonders mit dem Schifffahrtsbetrieb beschäftigt. Wir konnten damals auf Grund der wachsenden Theilnahme englischer Schiffe und des vorgrösserten Verkehrszuspruchs aus britischen Häfen (von 195 324 T. auf 255 917 R.-T. Netto in einem Jahre) für die Beibehaltung des seit 1896 bestehenden Tarifes umsomehr eintreten, als alle Wünsche der Tarifneuerer ohne Tarifänderung in Erfüllung gegangen waren. Die frühere Stellungnahme, die natürlich keine Aenderung erfahren hat, rechtfertigt es, wenn jetzt zum Thema »Verkehr und Betrieb im Kaiser Wilhelm-Canal« übergegangen wird.

Wir können somit den Einnahmen und Ausgaben grössere Beachtung schenken. Die Gesamteinnahmen betragen im Rechnungsjahr $\text{M} 1\,850\,766$ gegen $\text{M} 1\,634\,337$ im Vorjahre, die Gesamtausgabe $\text{M} 2\,168\,537$ gegen $\text{M} 2\,066\,737$ im Vorjahre. Die Einnahmen haben sich also um $\text{M} 216\,428$, die Ausgaben um $\text{M} 101\,800$ erhöht, sodass der durch Reichszuschuss zu deckende Fehlbetrag, der im Vorjahre noch 432 400 M betrug, um 114 628 Mark vermindert ist. Hierzu schreibt das Canalamt:

»Auch dieser Fehlbetrag würde nicht vorhanden sein, wenn

1. ein die Selbstkosten deckender Tarif für den Schleppbetrieb bestünde,
2. die Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine Canalgebühren entrichteten.

Von letzteren haben 652 den Canal passirt, davon 449 mit einem Raumgehalte von 133 781 Registertons netto, bei den übrigen ist der Raumgehalt nicht bekannt.

Nimmt man an, dass letztere denselben durchschnittlichen Raumgehalt haben, wie erstere ($133\,781:449 = 298$), so ergibt sich, dass der gesammte Raumgehalt aller Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine, die den Canal passirt haben, 194 275 Registertons netto beträgt. Hierfür einen Durchschnittssatz von 0,30 M pro Registerton netto in Ansatz gebracht, ergibt einen Gebührenbetrag von 58 282,50 M , den die Kaiserliche Marine erspart hat und der der Canalverwaltung entgangen ist. Der Fehlbetrag bei dem Schleppbetriebe beträgt 269 497,23 M hierzu obige

ergibt eine Summe von 328 779,74 M die ziemlich genau derjenigen entspricht, um welche die Ausgaben der Canalverwaltung ihre Einnahmen übersteigen.

Aus dieser officiellen Auslassung geht also hervor, dass der Canal, wäre er ein privates geschäftliches Unternehmen schon heute, fünf Jahre nach Eröffnung der Fahrstrasse, 9000 M Reingewinn erzielen würde. Vorausgesetzt allerdings, der Verkehr muss an Umfang derselbe bleiben.

Lassen wir die Schiffe der Kaiserlichen Marine ausser Betracht, ihre Gebühren würden nach der Aufstellung des Canalamtes auch nur den sechsten Theil des Fehlbetrages decken. Es bleibt dann noch der Schleppbetrieb, dessen Aufrechterhaltung wegen des niedrigen Tarifes die Einnahmen um 269 497 \mathcal{A} überstiegen hat. Ein Ausgleich könnte somit durch entsprechende Tarifierhöhung erzielt werden. Es fragt sich nun, sind die Geschäftsconjuncturen derjenigen Kleinbetriebe, die aus dem niedrigen Tarif Nutzen ziehen, dergestalt, dass ihre Fahrzeuge ohne in ihrer Existenz bedroht zu werden, eine höhere Schleppgebühr zu entrichten vermögen? Wir glauben diese Frage, soweit es sich um die unzähligen kleinen Segelfahrzeuge handelt, verneinen zu müssen.

Die Kleinschiffahrt kann nicht, wie ihre grössere und vornehmere Schwester, auf grosse Geschäftsüberschüsse hinweisen. Ein erhöhter die Selbstkosten des Canalamtes deckender Tarif, so sehr ihm vom Standpunkte des Geschäftsmannes zugestimmt werden muss, würde wahrscheinlich einen grossen Theil der holländischen und vielleicht auch der dänischen und deutschen Kohlen-, Stein- und Holz-Fahrzeuge vom Canal fernhalten. Ob dadurch der Fehlbetrag zwischen Einnahmen und Ausgaben erheblich steigen würde, ist eine Frage, die sich nicht kurzer Hand beantworten lässt. Die Ausgaben würden selbstverständlich durch Einschränkung des Betriebspersonals und der Betriebsmittel, sowie durch den Wegfall des Fehlbetrages bei dem Schleppbetriebe etc. stark vermindert werden. Decken diese Summen aber die durch die Kleinschiffahrt heute erzielten Einnahmen? —

Das Canalamt sagt darüber: »Die Canalabgaben und Schleppgebühren der Segler und Leichter betrugen zusammen 460 754,30 \mathcal{A} , überstiegen also die Kosten des Schleppbetriebes nur um 59 437,06 \mathcal{A} . Durch diese Antwort ist zwar unsere Frage verneinend beantwortet, aber ohne Berücksichtigung, in welcher Höhe die Ersparnisse für die Canalverwaltung wären, wenn entsprechend dem dann geringeren Canalverkehr auch naturgemäss eine Reduction des Betriebspersonals, der Betriebsmittel, der Betriebsunfälle und der durch das Canalpersonal verschuldeten Schiffsunfälle etc. eintreten würde.

Wir halten diese Frage wichtig genug, einen unserer Leser zu veranlassen, dass er hierzu Stellung nehme. Ein anderes Moment, rein volkswirtschaftlicher Natur, absichtlich nicht von uns berührt, welches aber zu Gunsten der niedrigen Schleppgebühren spricht, nöthigt zu der weiteren Frage: Wie viel deutsche selbstständige Existenzen werden bedroht, und wie viele Personen werden beschäftigungslos, wenn die Kleinschiffahrt dem Canal fern bleibt?

Grosse Frachtdampfer für atlantische Fahrt.

Mit Benutzung eines Vortrags von Herrn G. B. Hunter.

Seit dem Jahre 1891 und besonders 1894 macht sich eine grosse Zunahme in der Grösse der im atlantischen Handel verwandten Frachtdampfer bemerkbar. Bis zum Jahre 1895 waren nur folgende englische Dampfer, die in der Fahrt nach Amerika verwandt wurden, grösser als 6500 Reg.-T.: »Bovic« 6583 tons, »Cevic«, von der White Star-Linie, 8301 tons, »Samoa« 6839 tons, »Marco« 6802 tons und »Great Eastern«. Im Jahre 1899 waren auf englischen Werften 18 Dampfer von über 10 000 tons Displacement im Bau einschliesslich des »Oceanic« von 17 000 tons, auf deutschen Werften 9, auf französischen 2.

Die Schnelligkeit, mit der die Grösse der Dampfer zunahm und die immer häufiger werdende Verwendung von 2 Schrauben stellt folgende von Herrn E. W. de Russel aufgestellte und von Herrn G. B. Hunter vervollständigte Tabelle sehr anschaulich dar.

Jahr	Name	Abmessungen			Tonnengehalt		Wasserballast tons
		ft.	ft. in	ft. in	Gross	Netto	
1891	Chancellor*	400	47	0	4753	3147	831
1892	Tokomaru*	425	53	0	6237	4071	1316
1894	Aotea*	430	49	0	5852	3702	1073
1895	Westmeath*	450	56	0	6850	4485	1555
1896	Milwaukee*	470	56	0	7317	4755	2555
1897	Monarch*	470	56	0	7205	4770	2392
1898	Mount Royal*	470	56	0	7044	4560	3560
1898	Ultonia†	500	57	4	8056	5211	2859
1899	Saint Andrew†	470	56	0	6900	4450	3234
1899	Ivernia†	580	64	6	13200	8500	4760

Herr G. B. Hunter hat nun in seinem Vortrag die für den Bau eines Dampfers für die atlantische Fahrt massgebenden Gesichtspunkte festgelegt. Das Schiff soll bei mässigem Tiefgang eine grosse Ladung öconomisch und sicher über den Ocean bringen.

Hierzu müsste bei den jetzt und in der nächsten Zukunft vorhandenen Hafenanlagen und Docks und bei den zur Verfügung stehenden Frachten ein solches Fahrzeug im Stande sein 12 000 tons schwerer Ladung zu transportieren bei einem Rauminhalt der für 20 000 tons Ladung genügt, wenn man pro Tonne 40 Quadratfuss rechnet. Der Kohlenvorrath müsste 1000 tons betragen. Es ergaben sich dann folgende Abmessungen.

Länge zwischen den Perpendikeln.....	500 ft.
Breite.....	60 »
Raumtiefe bis zum Hauptdeck.....	36 »
» » » Schutzdeck.....	44 »
Tiefgang, beladen, ungefähr.....	27 » 6 in.

Der Dampfer soll nur 3 durchgehende Decks haben und für den Handel nach Amerika ist es nöthig, dass das oberste Deck nur ein Schutzdeck ist, da der Raum zwischen Hauptdeck und Schutzdeck von der Vermessung ausgeschlossen ist, wenn er nicht zum Transport von Ladung oder Vieh benutzt wird. Im Vorschiff ist unter dem durchgehenden Zwischendeck noch ein viertes Deck anzuordnen. Das Schutzdeck trägt sehr viel zur Erhöhung des Reservedeplacements und Freibords und zur Sicherheit von Schiff und Mannschaft bei und da der

*. * Einschraubendampfer. † Zweischraubendampfer.

Raum unter demselben nur in den seltensten Fällen zum Verstauen von Ladung gebraucht wird, ist es fast ganz frei von Abgaben. Es macht ausserdem eine lange Brücke oder andere Aufbauten unnöthig, da der verfügbare Raum genügt und die Sicherheit des Schiffes keine Aufbauten mehr verlangt. Das einzige was über dem Schutzdeck noch gebaut werden muss, sind die Wohnungen für die Officiere, ein Kartenhaus 8 ft. über und eine Brücke 15 ft. über dem Schutzdeck. Die ganze Höhe vom Kiel bis zur obersten Brücke würde dann ungefähr 60 ft. betragen.

Der Bau und die Ausrüstung des Dampfers soll möglichst sparsam ausgeführt werden. Eine Holzbekleidung der Decks und der Doppelboden hält der Vortragende für überflüssig. Ein Hilfskessel sei ebenfalls nicht nöthig, dagegen muss das Schiff mit 12—15 Dampfwinden bester Construction ausgerüstet werden. Ob es vorteilhafter ist, dem Dampfer Takelage und Segel zu geben, diese in letzter Zeit wieder viel umstrittene Frage wird hierbei leider nicht beantwortet.

Die vom Lloyd vorgeschriebenen Materialstärken genügen, die Schiffe haben sich stark genug für das Wetter im Atlantik gezeigt. Die von Mr. Hunter, des Vortragenden Firma gebaute Dampfer seien im Schutzdeck stärker als der Lloyd verlange, sonst seien die Materialstärken aber nach den Vorschriften des Lloyd genommen.

Nur sehr wenige von den atlantischen Frachtdampfern haben genügenden Wasserballast. Von einigen Häfen des Festlandes sind noch genügende Frachten für die Ausreise zu bekommen. In den englischen Häfen aber habe der Export nach Amerika nach dem Mc. Kintley-Tarif so abgenommen, dass nur noch einige Linien genügende Frachten bekommen. Die Ausreise muss also im Ballast, d. h. in Wasserballast gemacht werden. Ein Dampfer von 500 ft. und 12 000 tons Lade-fähigkeit muss wenigstens 4000—4500 tons Wasserballast haben. 1700 tons hiervon sollen im Doppelboden, 2000 tons in zwei tiefen Tanks, die auf ein Viertel der Länge von vorn und von achtern eingebaut werden und 800 tons in Zwischen-deck-tanks über den tiefen Tanks untergebracht werden. Die Zwischendeck-tanks sind für einen Theil des Wasserballastes, wenn nicht für den ganzen, der nicht im Doppelboden untergebracht ist, vorzuziehen, da sie den System-Schwerpunkt heben und so sanftere Bewegungen beim Arbeiten im Seegang herbeiführen.

Die tiefen Tanks dürfen nicht unmittelbar vor den Kesseln resp. hinter der Maschine angebracht werden, da sie dann den Raum für die Kohlenbunker einengen und nicht von Bord zu Bord durchgehen können. Eine Belastung der Mitte aber mit 2000 tons Wasserballast wird ein Verziehen der Schiffsform und eine sehr starke Beanspruchung des Schutzdecks herbeiführen. Diese Formänderung könnte auch das Arbeiten der Maschine beeinträchtigen. Grosse Tanks an den Enden des Schiffes sind aber auch unpractisch. Das Displacement dieser Theile ist gering und eine starke Belastung würde auf ein Durchbiegen des Schiffskörpers hinwirken. Ausserdem stampft das Schiff heftiger und die Vibrationen werden stärker. Wenn man den Doppelboden horizontal bis zur Bordwand durchführt und nicht an den Seiten schräge Tank-Seitenplatten anordnet, kann man seinen Rauminhalt und also auch den mitzuführenden Wasserballast bedeutend vermehren, ohne sonst an Raum zu verlieren. Mr. G. B. Hunter schlägt sogar vor, den Tunnel noch mit zur Unterbringung von Wasserballast zu benutzen.

Für die Geschwindigkeit des Dampfers sind folgende Punkte maassgebend. Grössere Dampfer sind schneller und arbeiten öconomischer als kleinere. Sie müssen aber auf der Reise soviel an Zeit gewinnen, wie sie im Hafen länger zum Laden und Löschen brauchen. Für die atlantische Fahrt ist grössere Geschwindigkeit erforderlich, als für die Fahrt nach dem Ostec. Für die letztere Fahrt werden von den grossen Linien noch Dampfer von 9 Seemeilen Geschwindigkeit ver-

wandt. Diese Fahrt würde sich bei Gegenwind und schlechtem Wetter auf ungefähr 6 Seemeilen verringern. Für die Fahrt nach Amerika ist eine Geschwindigkeit von 10—12 Meilen allermindestens nothwendig.

Die dreigliedrige dreifache Expansionsmaschine mit Einender-Cylinderkesseln und forcirtem oder inducirtem Zug entsprechen den Anforderungen. Ob die Kessel bei forcirtem oder inducirtem Zug länger halten ist noch nicht entschieden. Sehr viel kommt dabei auf die Bedienung und Instandhaltung an. Dass die Kessel mit forcirtem Zug nur eine kurze Lebensdauer haben müssen, ist garnicht nöthig.

Die meisten Schwierigkeiten bei den Maschinenanlagen bietet die Welle, besonders die Propellerwelle. Nach der Liste vom Lloyd haben im Jahre 1898 173 Dampfer meistens im Atlantik die Propellerwelle gebrochen. Seitdem haben sich die Verhältnisse eher verschlechtert. Die meisten derartigen Unfälle passiren bei der Ausreise in Ballast und zwar meistens in ungenügendem Ballast. Der englische Lloyd hat seine Anforderungen um 16 pCt. erhöht und wird jedenfalls noch weitergehen. Auf den Schutz der Wellen gegen Korrosion wird besondere Sorgfalt verwandt und auch darauf, dass die Materialstärke hinter der Metallbekleidung nicht plötzlich abnimmt. Mr. Hunter schlägt zur Verhinderung der Wellenbrüche die Lagerung der Welle an dem Ruderstern oder eine Vergrösserung des Wellendurchmessers um 100 pCt. im Vergleich zu den jetzigen Vorschriften vor.

In den letzten Jahren kommen Ballastroisen immer zahlreicher vor. Die Capitäne und Maschinisten haben sich daran gewöhnt und sind nicht mehr so vorsichtig wie früher. Der Capitän ist gezwungen, möglichst schnelle Reisen zu machen und lässt die Maschine bei schlechtem Wetter nicht gern langsamer laufen, auch wenn das Drosseln mit Schwierigkeiten verbunden ist. Früher bei der Compound-Maschine waren noch Regulatoren im Gebrauch und auch von einigem Nutzen. Bei schlechtem Wetter musste die Maschine langsamer gehen, weil ein zu schnelles Arbeiten sonst einen Zusammenbruch herbeigeführt hätte. Bei der dreigliedrigen Maschine nützen die Regulatoren weniger und werden selten gebraucht. Beim Durchgehen wird die Maschine nicht so angestrengt wie die Compound-Maschine mit ihren 2 Kurbeln. Die auf die Propellerwelle wirkenden Biegemomente, wenn die Schraube nur zum Theil eintaucht, sind aber dieselben geblieben, oder gar grösser geworden.

Ein Brechen der Propellerwelle ist darum garnicht auffallend und kann auch durch eine Vergrösserung des Durchmesser um 100 pCt. nicht verhindert werden. Es muss unmöglich gemacht werden, dass die Maschine bei schlechtem Wetter, wo die Gefahr des Durchgehens vorhanden ist, weit mehr als der Hälfte der sonstigen Umdrehungen arbeitet.

Grosse Dampfer, die 10 000—12 000 tons theurer Ladung transportiren und mit Ladung einen Werth von 300 000 £ haben, sollten mit 2 Maschinen und Schrauben ausgerüstet werden. Ausser der grösseren Sicherheit, die eine solche Maschinenanlage bietet, hat man noch den Vortheil kleinere Propeller anwenden zu können. Dies ist bei der Fahrt in Ballast bei schlechtem Wetter von grossem Werth, da die Maschinen nicht so leicht durchgehen und deshalb länger mit ihrer ganzen Kraft arbeiten können. Die beiden Schrauben erleichtern auch das Manövriren in engem Fahrwasser. Die Anlagekosten werden allerdings grösser, ebenso auch der beanspruchte Raum und die Wirkung zweier Schrauben ist bei gutem Wetter um ungefähr 5 pCt. geringer. Dies wird aber alles schon durch die grössere Sicherheit von Schiff und Ladung ausgeglichen.

Nach den Erfahrungen des Herrn G. B. Hunter sind die Baukosten für eine Tonne bei Werften, die nicht extra dazu eingerichtet sind, bei den grossen Schiffen bedeutend höher als bei den kleinen. Die Kosten nehmen bis zu Dampfern von

5500—6000 tons Ladung ab, wachsen dann aber wieder mit der Grösse des Schiffes. Dies rührt davon her, dass die Handhabung der grösseren Bauteile schwieriger wird, und dass sie höher gehoben werden müssen, deshalb ist die Verwendung von Dampf- oder electrischen Kräften zum Transport, zum Heissen und Anbringen der Bauteile vorthoilhaft.

Auf der Werft des Herrn Hunter ist man hierbei sogar soweit gegangen, nebeneinander zwei grosse Hellinge vollständig schuppenartig einzudecken mit einem Glasdach von 500 ft. Länge und mit Seitenwänden, die ungefähr 14 ft. über dem Boden anfangen. Ueber jeder Helling laufen zwei electrische Kräne und die Aussenseite des einen Schuppens trägt noch einen Krahn von 65 ft. Ausladung, der sich über die ganze Länge bewegen lässt und über einer dritten Helling zum Bau kleinerer Schiffe dient.

Es hat sich gezeigt, dass der Bau unter diesen Schuppen schneller fortschreitet und die Arbeiter besser arbeiten, da sie gegen die Witterung geschützt sind. Im Sommer ist es im Schuppen kühler und im Winter wärmer, als auf einer freien Helling. Obgleich die Schuppen vorn, hinten und unten offen sind, hat sich Zug nicht störend bemerkbar gemacht.

Die Baukosten sind geringer geworden. Das einzige Störende ist, dass das Licht etwas schlecht ist, obgleich das Dach und der grösste Theil der Wände aus Glas ist.

Handelsflotte und Schiffsverkehr Japans im Jahre 1899.*)

Der lebhafte Aufschwung, welchen die japanische Schifffahrt seit dem chinesisch-japanischen Kriege genommen hat, hat auch im Laufe des Jahres 1899, wenn auch nicht in dem gleichen Tempo wie im Vorjahre, angehalten. Während die japanische Handelsflotte am 31. December 1894 nur 312 Schiffe von 172 000 R.-T. zählte, hob sich der Bestand derselben bis zum 31. Decbr. 1899 auf 1522 Handelsschiffe von 630 000 R.-T. Hierunter befanden sich 491 Dampfer von 484 000 R.-T. gegen 471 Dampfer von 453 000 R.-T. im Jahre 1898 und 1031 Segelschiffe von 146 000 R.-T. gegen 675 Segelschiffe von 103 000 R.-T. im Vorjahre. Von den Dampfern hatten 343 einen Raumgehalt von 100—1000 Br.-R.-T. gegen 327 im Jahre 1898, 132 einen Raumgehalt von 1000—5000 Br.-R.-T. gegen 130 im Vorjahre und 16 einen Raumgehalt von 5000 bis 7000 Br.-R.-T. gegen 14 im Vorjahre. Unter den Segelschiffen hatten nur 2 einen Raumgehalt von mehr als 1000 Br.-R.-T. Schiffe unter 100 Br.-R.-T. sind in dem vorerwähnten Bestande der japanischen Handelsflotte nicht berücksichtigt.

Die japanischen Segelschiffe dienen vornehmlich dem Küstenhandel und dem Verkehr zwischen Japan und den nahe gelegenen Hafenplätzen des ostasiatischen Festlandes. Für die internationale Schifffahrt sind sie bisher nicht in Betracht gekommen.

Von den japanischen Dampfern gehörten 126 von etwa 260 000 R.-T. 3 Dampfschiffahrtsgesellschaften an, welche in erster Linie zu dem lebhaften Aufschwung des japanischen Schifffahrtwesens beigetragen haben, und deren Schiffe gegenwärtig die japanische Flagge in heissem Wettbewerb mit den übrigen schifffahrttreibenden Nationen Europas und Amerikas in alle Erdtheile tragen. Es sind dies die Nippon Yusen Kaisha, die Osaka Shosen Kaisha und die Tokyo Kisen Kaisha.

Die Nippon Yusen Kaisha mit dem Sitze in Tokio hat ein nominelles Capital von 46 Millionen Mark. Sie verfügt über 68 Dampfer von etwa 200 000 R.-T. und vertheilt im Jahre 1899 eine Dividende von $9\frac{1}{2}\%$. Ihre Dampfer befahren z. Zt. folgende Linien: 1. Die Europalinie mit regelmässigen 14-tägigen Dienst von Yokohama über Zwischenhäfen nach Marseille, London und Antwerpen; 2. die Bombaylinie mit 17 Fahrten im Jahre von Yokohama über Zwischenhäfen nach Colombo und Bombay; 3. die australische Linie mit monatlichen Fahrten von Yokohama über Manila usw. nach Sydney; 4. die Amerikalinie mit vierwöchentlichen Fahrten von Hongkong über Kobe, Yokohama nach Seattle; 5. die Linie Yokohama-Shanghai, wöchentlich; 6. die Linie Kobe-Wladiwostok; 7. die Linie Kobe-Niutschwang, 14-tägig; 8. die Linie Kobe-Tientsin, 14-tägig; 9. die Linie Kobe-Tschinampo, 3 wöchentlich und 10. die Linie Shanghai-Tschifu-Tientsin, wöchentlich. Ferner unterhält diese Gesellschaft zahlreiche Verbindungen unter den japanischen Küstenplätzen sowie zwischen Japan und Formosa, den Bonin-Inseln, Yezo usw.

Die Osaka Shosen Kaisha mit dem Sitze in Osaka hat 55 Schiffe von etwa 42 000 R.-T., wovon 13 Dampfer einen Raumgehalt von mehr als 1000 R.-T. besitzen. Das Capital der Gesellschaft beträgt $11\frac{1}{2}$ Millionen Mark und soll nach einem kürzlichen Beschlusse auf mehr als den doppelten Betrag erhöht werden. Die im letzten Jahre gezahlte Dividende betrug $8\frac{1}{2}\%$. Ihre Dampfer betreiben hauptsächlich Küstenschifffahrt in Japan; ferner unterhält die Gesellschaft verschiedene Verbindungen zwischen Japan und Nordchina und Korea sowie zwischen Formosa und Südchina. Nach Durchführung der Capitalerhöhung soll die Gesellschaft beabsichtigen, überseeische Dampferlinien nach Europa, Indien und Australien einzurichten.

Die Tokyo Kisen Kaisha mit dem Sitze in Tokio hat ein Capital von $12\frac{1}{2}$ Millionen Mark; sie besitzt 3 Dampfer von je 6000 R.-T., die eine regelmässige monatliche Fahrt von Hongkong über Shanghai, Kobe und Yokohama nach San Francisco unterhalten. Die Gesellschaft hat mit 2 amerikanischen Dampfschiffgesellschaften, die je 3 Dampfer auf derselben Linie laufen lassen, einheitliche Frachtsätze vereinbart und den Dienst derart geregelt, dass die Dampfer aller 3 Gesellschaften in regelmässigen Zwischenräumen von etwa 8 Tagen die Linie befahren.

Für die Subventionirung der Schifffahrt verausgabt die japanische Regierung im Jahre 1900/01 etwa 16 Millionen Mark, wovon 1,7 Millionen Mark auf den Formosa-Etat entfallen. Unter den einzelnen Posten sind 1 850 000 ¥ als Zinsgarantie an die Nippon Yusen Kaisha hervorzuheben, die ausserdem noch folgende feste Subventionen erhält: a) 4 752 000 ¥ für die Europalinie; b) 1 105 000 ¥ für die australische Linie; c) 403 000 ¥ für die Bombaylinie und d) 1 373 000 ¥ für die Hongkong-Seattle-Linie. Die Tokyo Kisen Kaisha erhält 2 129 000 ¥ als Subvention für die Linie Hongkong-Japan-San Francisco. Ausserdem wird noch eine Anzahl kleiner Dampfschiffslinien zwischen japanischen Häfen, Japan und Formosa, Japan und China, Formosa und China und auf dem Jangtsekiang mit festen Beträgen von 10 000—400 000 ¥ subventionirt. Ein Betrag von 1,7 Millionen Mark ist ferner nach dem Gesetz zur Ermuthigung der Schifffahrt vom 23. März 1897 zu nichtperiodischen Fahrten japanischer Dampfer zwischen Japan und dem Auslande vorgesehen.

Bei der Vermittelung des japanischen Waarenumsatzes im Jahre 1899 entfielen auf die Schiffe der einzelnen Nationen folgende Werthbeträge: auf britische Schiffe 390 860 000 ¥ gegen 436 512 000 ¥, auf japanische Schiffe 291 751 000 ¥ gegen 227 980 000 ¥, auf deutsche Schiffe 91 056 000 ¥ gegen 124 255 000 ¥, auf französische Schiffe 59 050 000 ¥ gegen 57 496 000 ¥, auf amerikanische Schiffe 32 603 000 ¥ gegen 24 522 000 ¥, auf norwegische Schiffe 10 664 000 ¥

*) Als Ergänzung zu dem auf Seite 521 veröffentlichten Artikel „Der Handel und die Schifffahrt Japans“ bringen wir nach einem Bericht des Kaiserl. Generalkonsuls in Yokohama folgende beachtenswerthe Details über die japanischen Schifffahrtverhältnisse. D. R.

gegen 16 307 000 \mathcal{A} und auf russische Schiffe 2 747 000 \mathcal{A} gegen 1 182 000 \mathcal{A} im Jahre 1898.

Der gesammte Schiffsverkehr Japans wurde im Jahre 1899 durch 5 253 Schiffe von 8 287 000 R.-T. gegen 4 730 Schiffe von 8 013 000 R.-T. im Vorjahre vermittelt. An demselben waren die britische Flagge mit 1 457 Schiffen von 3 321 000 R.-T. gegen 1 915 Schiffe von 4 036 000 R.-T., die japanische Flagge mit 2 723 Schiffen von 3 079 000 R.-T. gegen 1 679 Schiffe mit 2 100 000 R.-T., die deutsche Flagge mit 313 Schiffen von 60 000 R.-T. gegen 426 Schiffe von 697 000 R.-T., die amerikanische Flagge mit 185 Schiffen von 395 000 R.-T. gegen 127 Schiffe von 276 000 R.-T., die russische Flagge mit 202 Schiffen von 286 000 R.-T. gegen 116 Schiffe von 180 000 R.-T., die französische Flagge mit 129 Schiffen von 282 000 R.-T. gegen 135 Schiffe von 288 000 R.-T. und die norwegische Flagge mit 129 Schiffen von 184 000 R.-T. gegen 212 Schiffe von 234 000 R.-T. im Jahre 1898 betheilt. Der Schiffsverkehr in den japanischen Häfen hat sich also wesentlich zu Gunsten Japans verschoben, und zwar grösstentheils auf Kosten des britischen und deutschen Schiffsverkehrs. Der Rückgang der deutschen Schifffahrt in den japanischen Gewässern ist dadurch herbeigeführt worden, dass der ostasiatische Küstenhandel mehr und mehr auf die japanische Flagge übergeht, wie dies auch aus der Einrichtung der zahlreichen japanischen Dampferlinien zwischen Japan und Nordchina, Korea und Sibirien sowie zwischen Formosa und Hongkong und Südchina hervorgeht.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 25. October lief auf der Werft von Russel & Co. in Port Glasgow der für die Zuid-Amerika-Linie zu Amsterdam bestimmte Dampfer »Rhyndland« glücklich vom Stapel. Das Schiff, dass bei einer Tragfähigkeit von etwa 6000 T. hauptsächlich für den Viehtransport bestimmt ist, hat folgende Abmessungen: 390' \times 51' \times 28'.

Probefahrt. Die zweite Probefahrt des für Rechnung des Norddeutschen Lloyd auf der Werft von Workman, Clark & Co. Lim. in Belfast erbauten neuen Dampfers »Paknam« ist durchaus zufriedenstellend ausgefallen. Nachdem bereits vor acht Tagen eine Probefahrt mit Kohlenfeuerung unternommen worden war, wurden auf der vorgestern veranstalteten Probefahrt eingehende Versuche mit der Feuerung von Borneo-Oel angestellt, die gleichfalls ein äusserst günstiges Resultat ergaben. Der Dampfer »Paknam« ist für die Linie Singapore-Bangkok bestimmt. Die Dimensionen des Schiffes sind: Länge 275' \times 41' \times 14' $\frac{1}{2}$ '. Das Schiff ist in erster Reihe für den Frachtverkehr gebaut, vermag aber ausserdem bis zu 16 Cajütpassagiere aufzunehmen. Die Maschinenanlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine, die Geschwindigkeit stellt sich auf etwa zwölf Knoten.

Probefahrt. Am 4. November machte bei prachtvollem Wetter der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Rhederei H. C. Horn in Schleswig neuerbaute Dampfer »Heinrich Horn« seine Probefahrt von Travemünde nach Holtenau, die in jeder Hinsicht vorzüglich ausfiel. Die Abmessungen des Dampfers sind: 244' \times 36' \times 19' 8" \times 16' 9". Tragfähigkeit bei obigem Tiefgang incl. Bunker 2200 tons. Der Dampfer hat zwei Kessel und ist mit einer dreifachen Expansions-Maschine ausgerüstet, die dem beladenen Schiff eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde giebt. Das Schiff trat, nachdem die Probefahrtsgäste in Holtenau gelandet waren, sofort seine erste Reise nach Cardiff an, um von diesem Hafen eine Ladung Kohlen für Pensacola einzunehmen.

Der Motorbootbau hat zu verzeichnen, dass die Fabrik von Carl Meissner am 1. November per Bahn ein elegantes Motorboot für den Hafendienst nach Amsterdam vorlud, und dass bei H. Julius ein grosses Cajütboot mit Motor zur Verladung liegt und ferner ein Motorboot mit langsam gehendem, gefahrlosen Benzin-Motor nach neuem System für den hiesigen Hafendienst. Sodann ist der von der Hamburg-Amerika Linie bestellte Motor-Schlepper No. 5 für die Antillen soweit gefördert, dass er noch vor Jahreschluss zur Ablieferung kommt. Ausserdem hat diese Fabrik ihren regelmässigen, nicht einzeln registrierten Absatz von Maschineneanlagen für den Motorbootbau im Maschinenexport nach allen Weltgegenden.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Flensburg.

Collision des Schleswiger Dampfers »Herbert Horn«. Capt. Vierow, mit dem englischen Dampfer »North-Star«, Capt. Schwennsen, am 17. September 1899 nordöstlich von Rügen. »Herbert Horn« befand sich auf der Reise von Riga nach Amsterdam mit Holz. Der »North-Star« war mit Stückgut nach Stettin bestimmt. »Herbert Horn« lag WSW an, »North-Star« OSO $\frac{1}{2}$ O. Der Seegang war gering, die Luft aber wenig feuersichtig. Zwischen Rügen und Bornholm sah man vom »Herbert Horn« ein Licht ca. 6 Strich an Steuerbord. Als nun ein rothes Licht nicht sichtbar ward, glaubte man das Feuer von Arcona zu sichten. Der wachhabende erste Steuermann Klüwer eilte sofort in das Kartonhaus, um sich zu überzeugen, ob das Feuer von Arcona in Sicht sein könne. Während dieser Zeit kam der fremde Dampfer, denn von einem solchen rührte das gesehene Licht her, so nahe, dass eine Collision unvermeidlich war. Beide Dampfer streiften sich mit ihren Steuerbordseiten. »Herbert Horn« wurde gar nicht beschädigt und die Beschädigung des »North-Star« war auch nur unbedeutend. Weil aber »Herbert Horn« nicht sofort stoppen konnte, so glaubte Capitän Schwennsen vom »North Star«, dass derselbe sich entfernen wolle. Capt. Vierow und Steuermann Klüwer waren beide achtern (?) und so konnte man nicht so schnell nach dem Telegraphen kommen. Man hatte im Augenblick der Collision aber dem »North-Star« Namen und Heimathshafen zugerufen in deutscher und englischer Sprache, dies ist aber vermuthlich nicht verstanden worden. Später hat man dies dem englischen Capitän alles mitgetheilt. Der Reichscommissar führt aus, dass man das Licht an der Steuerbordseite unmöglich für einen Leuchthurm halten konnte, Steuermann Klüwer hätte Zeit genug gehabt dem fremden Dampfer auszuweichen. Er durfte nicht von der Commandobrücke gehen. Das Seeamt führt zur Begründung seines Spruches aus, dass der Zusammenstoss dadurch entstanden sei, dass Steuermann Klüwer es unterliess nach Art. 18 der Verordnung dem fremden Schiffe aus dem Wege zu gehen. »Herbert Horn« hatte »North-Star« an Steuerbord, dass er das rothe Licht nicht gesehen entschuldigt ihn nicht. Das Verhalten »Herbert Horns« nach dem Zusammenstoss widerspricht entgegen den Aussagen des englischen Capitäns, dass »Herbert Horn« nach dem Zusammenstoss hätte vorübergehen wollen, den Aussagen bei der Verklarung. Der Spruch des Seeamts lautet: »Der Zusammenstoss des Schleswiger Dampfer »Herbert Horn« mit dem englischen Dampfer »North-Star« am 17. September 1899 nordöstlich von Rügen ist vom ersten Steuermann Klüwer dadurch verschuldet, dass er es unterlassen hat, dem entgegenkommenden Fahrzeug rechtzeitig aus dem Wege zu gehen. Er hat damit gegen Art. 18 der Verordnung verstossen. Die Vorschriften wegen des Verhaltens nach dem Zusammenstoss sind beobachtet worden.

Vermischtes.

Abrundung des Betriebs der Hamburg-Amerika Linie. Zwischen der Hamburg-Amerika Linie und der Firma A. C. de Freitas & Co. ist, wie die Tagespresse am 2. November meldete, ein Vertrag geschlossen worden, nach welchem die von der Firma A. C. de Freitas & Co. bisher betriebenen Dampfschiffahrtlinien nach Brasilien und den La Plata-Staaten mit dem gesamten auf diesen Linien beschäftigten Schiffsmaterial von der Hamburg-Amerika Linie käuflich übernommen sind. Gleichzeitig schweben zwischen der Hamburg-Amerika Linie und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Verhandlungen, welche die Herbeiführung einer Betriebsgemeinschaft zwischen diesen beiden Gesellschaften zum Zwecke haben. Eine Ausgabe neuer Actien der Hamburg-Amerika Linie mit der Erwerbung der Südamerikanischen Linien von A. C. de Freitas & Co. ist nicht verbunden. Durch diese Erweiterung ist die Tonnage der Hamburg-Amerika Linie auf 601 608 R.-T. gestiegen, d. i. nahezu das Doppelte des Tonnageinhalts der grössten englischen Schiffahrtsgesellschaft. Nunmehr ist dem Verkehr der Hamburg-Amerika Linie auch das grosse Wirtschaftsgebiet von Mittel- und Südbrasilien und den La Plata-Staaten angegliedert, nachdem ihre Linien schon vorher Canada, die ganze Ost- und Südküste der Vereinigten Staaten, Mexico, Mittelamerika, Westindien, Venezuela und Nordbrasilien, und andererseits das riesige Wirtschaftsgebiet Ostasiens dem Hamburger und dem Deutschen Handel erschlossen haben. Diese Ausdehnung hebt nicht nur die Macht und die Leistungsfähigkeit des Gesamtbetriebs, sie giebt dem Betriebe auch die grösstmögliche Sicherheit und Stabilität. Wirtschaftskrisen und wirtschaftspolitische Zwischenfälle in einem der von der Linie berührten Länder können den Betrieb um so weniger beeinflussen, je mehr andere Verbindungen der gleichen Linie einen Ausfall an einer Stelle decken können. Ja in dem Gesamtbetrieb der, wie beschrieben, angewachsenen Rhederei wird eine Geschäftsstille einer Linie naturgemäss durch den lebhafteren Verkehr auf anderen ausgeglichen werden. Wenn beispielsweise eine Missernte oder ein Zollkrieg das nordamerikanische Getreide unseren Märkten fernhält, wird die gleiche Rhederei um so mehr argentinischen Weizen zu befördern haben, und ähnlich liegen die Dinge für andere Massenartikel. Das ganze Vaterland wird in grösserer wirtschaftspolitischer Unabhängigkeit den Vortheil solches Riesenbetriebs verspüren, wenn die als nationale Erwerbsquelle wie als Kraftquelle der Kriegsmarine wichtige Handelsschiffahrt, auf breiter Basis ruhend, dem unfreundlichen Vorgehen irgend welcher fremden Macht mit Ruhe entgegensehen und beugen kann.

(H. B.)

Der »Reichsanzeiger« veröffentlicht folgende **Verordnung über die Abblendung der Seitenlichter und die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen.**

§ 1. Die im Artikel 2 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Reichs-Gesetzbl. S. 203) vorgeschriebenen Schirme zur Abblendung der Seitenlichter müssen parallel der Kielrichtung so angebracht sein, dass ihre feste Stellung während des Gebrauchs gesichert ist. Die Abblendung des Lichtes hat in der Weise zu erfolgen, dass eine Linie, welche die Innenkante der Lichtquelle — des Dochtes der Lampe oder des Kohlefadens der electrischen Glühlampe — mit der Vorderkante des Schirmes oder der Aussenkante der in der ganzen Höhe des Schirmes etwa aufzusetzenden Querleiste verbindet, parallel mit der Kielrichtung ist.

§ 2. Die Einrichtung der Seiten- und Toplaternen (Positionslaternen) muss den Vorschriften einer vom Reichskanzler zu erlassenden Bekanntmachung entsprechen.

§ 3. Diese Verordnung tritt am 1. April 1901 in Kraft. Bis zum 1. Januar 1906 sind Laternen, welche den Anforderungen der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897 genügen und von dem letzten Eigentümer des Fahrzeugs nachweislich vor dem 1. April 1901 angeschafft worden sind, der Vorschrift des § 2 nicht unterworfen.

§ 4. Ausländische, in deutschen Hoheitsgewässern sich aufhaltende Fahrzeuge sind von der Erfüllung der Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn sie nachweisen, dass sie entsprechenden Sondervorschriften ihres Heimatstaats genügen, und wenn zugleich die gleichmässige Behandlung deutscher Fahrzeuge in dem Heimatstaate verbürgt ist.

Auf die vor einigen Tagen ausgesprochene Forderung der »Nat.-Lib. Corr.« nach **Herstellung deutscher Seekarten** wird officiös mitgeteilt, dass das Reichsmarineamt der Frage nähergetreten sei, in welchem Umfange und in welcher Weise diese Aufgabe zu lösen sei. Wenn sich dabei ergeben hat, dass das erstrebte Ziel nur unter dauernder Steigerung der für diese Zwecke verfügbaren Mittel erreichbar ist, so darf bei der durch neuere Vorgänge deutlich genug fühlbar gewordenen Dringlichkeit der Aufgabe die dauernde Mehrbelastung des Etats um eine verhältnissmässig nicht bedeutende Summe kein Grund sein, die Ausführung aufzuschieben. Bei dem Stande der Reichsfinanzen können finanzielle Bedenken nicht obwalten, zumal in Hinsicht auf die andernfalls zu gewärtigende Schädigung der deutschen Seeschiffahrt. Wir hoffen also, dass entsprechende Schritte nicht nur, wie es in der officiösen Notiz heisst, »in nicht zu ferner Zeit«, sondern schon im nächsten Etat vorgesehen werden. (A. S.-Z.)

Ein im Octoberheft von »Cassier's Magazine« erscheinender Artikel macht auf die grossen Dampfverluste aufmerksam, die in den langen Rohrleitungen der **Hülfsmaschinen auf Schiffen** unvermeidlich sind. Interessante Versuche zur Aufklärung dieser Frage hat Sir John Durston auf dem englischen Kreuzer »Diadem« gemacht. Er experimentirte mit einer Hauptspeisepumpe, einer Ventilationsmaschine, einer Hülfscirculationspumpe, einer Dynamomaschine für electrisches Licht und mit zwei Dampfpumpen der Destilliranlage. Diese Maschinen verbrauchten zusammen 0,1 Tonnen Kohle pro Tag, wenn die beiden vordersten Kessel, dagegen 3,88 Tonnen Kohle pro Tag, wenn die beiden achtersten Kessel den Dampf lieferten. Sämmtliche genannten Maschinen waren, wie klar ersichtlich ist, im achteren Theil des Kreuzers aufgestellt. Die Verlängerung der Dampfleitung um den Abstand der achtersten und der vordersten Kesselpaare verursachte demnach eine Vermehrung des Kohlenverbrauches um 2,22 Tonnen pro Tag. Das bedeutet nicht allein einen erheblichen Verlust an Brennmaterial, sondern auch eine sehr unerwünschte Erhöhung der Kesselraumtemperatur. Die ganze Wärmemenge, die bei der Condensation des Dampfes in den Rohren frei wird, trägt zur Heizung der Kesselräume bei. Mit langen Dampfleitungen arbeiten also Dampfmaschinen sehr unöconomisch und bleiben weit hinter den electrischen Motoren zurück. Auf dem russischen Kreuzer »Variag« und auf dem deutschen Panzerschiff »Aegir« hat man sehr günstige Ergebnisse mit electrisch betriebenen Hülfsmaschinen beobachtet. Auf einem Schiff von der Grösse des »Diadem« müssten zwei electrische Kraftstationen aufgestellt werden, eine vorn und eine achtern, um lange Kabelverbindungen zu vermeiden und eine Reserve zu schaffen.

In der Freien Vereinigung liberaler Reichstagswähler in Bremen hat am 6. November der Reichstagsabgeordnete H. Fresco über seine Thätigkeit in der letzten Session Bericht erstattet und nach der »W.-Ztg.« zum Thema »Seemannsordnung« folgende Bemerkungen gemacht:

«Ich habe in der ersten Plenarberathung in längeren Ausführungen zu dieser Materie Stellung genommen und wie Sie mir gewiss bezeugen werden, durchaus im liberalen, dem Seemann gerecht werdenden Sinne. Insbesondere habe ich hervorgehoben, dass die Einrichtung von Seeschöffengerichten unter Zuziehung der Arbeitnehmer nicht an der Kostenfrage scheitern dürfe. Die Commissionsverhandlungen sind nur bis zum § 59 gediehen und müssen in der nächsten Session von vorn wieder beginnen. Im Grossen und Ganzen kann man den Entwurf einen gut ausgearbeiteten nennen, der ja auch unter Vernehmung von vielen Sachverständigen langer Hand vorbereitet ist. Bis zum § 59 sind von der ersten Commission dennoch viele Abänderungen beschlossen worden, die nun nochmals werden besprochen werden. Unter den Abänderungen halte ich besonders zwei für nicht glücklich und für nicht richtig. Einer derselben bezieht sich auf die Einfügung einer Bestimmung, dass der Schiffsofficier bei achtstündiger Arbeitszeit in den Tropen für Ueberarbeit Anspruch minimaliter auf den Arbeitslohn der Mannschaft haben soll. Ich halte das aus mehr als einem Grunde nicht für richtig und ich habe auch Gelegenheit gehabt, zu erfahren, dass die Officiere selbst eine solche Bestimmung nicht wünschen. Sind die Officiergagen in einzelnen Fällen nicht hoch genug, so ist es besser, dieselben zu erhöhen, als eine Einrichtung zu treffen, die umgekehrt dahin führen könnte, die Gagenbezüge herabzusetzen. Die ganze Frage hängt auch im besten Sinne mit der Disciplin zusammen und muss auch daraufhin besehen werden. Eine andere Abänderung ist beliebt worden in Bezug auf die Hospitalfrage. Bestimmt war, dass der behandelnde Arzt zusammen mit dem Seeamt oder dem Consul die Entscheidung über das Belassen des erkrankt Gewesenen zu treffen haben, jetzt soll aber ausdrücklich angeordnet werden, dass der ins Hospital Uebergeführte seine Einwilligung zum Abgang aus dem Hospital zu geben hat. Ich kann einer solchen Bestimmung nicht zustimmen und zwar in allererster Linie deshalb nicht, weil ich in derselben in fremden Häfen eine Gefahr für den an Bord befindlichen Theil der Mannschaft erblicke. Simulanten kommen unter den ins Hospital Uebergeführten nicht wenige vor und wenn diese nicht an Bord zurück wollen, so können in fremden Häfen oft nur sehr ungeeignete Leute geheuert werden, für die dann der gute Fabrensmann mitarbeiten muss. Ich beschränke mich auf diese kurzen Ausführungen, weil ich auf meine Rede im Reichstage zu diesem Gegenstande hinweisen darf und ich gebe der Hoffnung Ausdruck, dass die Berathungen im Winter ein gutes Gesetz fördern werden, dass die Rechte der Arbeitnehmer sorgsam stützt, ohne es dem Schiffsführer unmöglich zu machen, Disciplin zu halten, und der deutschen Rhederei, auf dem Weltfrachtenmarkt ihren guten Ruf und ihre Leistungsfähigkeit zu behaupten.» (Bravo!)

Mittel gegen die schädlichen Wirkungen des Kesselsteins.

Nach mehrfach angestellten Versuchen, ist es Herrn Johs. Smit in Leeuwarden (Holland) in diesem Jahre gelungen, ein Mittel zusammen zu stellen, das der Beschädigung und der schliesslich durch wiederholte Entfernung des Kesselsteins erfolgenden Zerstörung der Dampfkessel eine Grenze setzt. Dieses Mittel, unter dem Namen »Prophylacticum« in den Handel gebracht, wird überall da angestrichen, wo das Wasser den Kessel berührt, also an die Canäle und an die innere Wand, sofern dieselben mit Wasser bedeckt sind, und zwar das erste

Mal mit einer ungefähr $\frac{1}{8}$ Millimeter starken Lage (das zweite und auch die folgenden Male braucht man noch weniger). Dafür ist es aber nothwendig, dass der Kessel vorher ganz oder wenigstens so viel als möglich, erst mit dem Meisselhammer und dann mit einem Handmeissel, von Kesselstein gereinigt und möglichst glatt gemacht wird. Bei Anwendung von Prophylacticum bildet sich durchaus kein Kesselstein an der Kesselwand, heftet sich doch der Kesselstein an die Schmierlage und bleibt also gleichsam eine auf sich selbst stehende lose Platte, da immer eine geringe Wirkung des Wassers zwischen dem angebrachten Mittel und dem Kesselstein festgestellt werden kann, wodurch sich erklärt, dass bei Reinigung des Kessels, der Kesselstein leicht mit einem Handmeissel von der Schmierlage getrennt wird. Das Mittel haftet, wenn der Kessel einige Male angestrichen ist, und mischt sich nicht mit dem Wasser; folglich kann der Dampf, wenn das Wasser sich dazu eignet, zu jedem Reinigungszwecke gebraucht werden. Geliefert wird Prophylacticum in Büchsen von 10 und 5 Kilogramm, resp. zu 50 und 25 \mathcal{M} . Für eine Heizfläche von z. B. 75 M^2 sind jährlich etwa 30 Kilogramm nöthig, sodass sich die Kosten pro \square Meter Heizfläche auf ungefähr \mathcal{M} 1,70 belaufen.

Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1899.

(Fortsetzung von Seite 511.)

Häfen	Eingang			Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt R.-T.	Darunter Schiffe in Ladung	Zahl der Schiffe	Darunter in Ladung
Feodosia	1	1324	1	1	1
Penang	68	168809	68	69	69
Beira	82	—	62	82	44
Jacmel	37	81823	37	37	37

(Nach den Schiffslisten der deutschen Consulate.)

Die russische Handelsmarine bestand am 1. Januar 1900 aus 657 Dampfern und 2143 Segelfahrzeugen; davon stammen 159 Dampfer und 460 Segler aus den letzten drei Jahren. Unter den Rhedereien steht die Russische Dampfschiffs-Gesellschaft mit 61 grösseren und kleineren Dampfern an der Spitze. Die Russische Freiwillige Flotte zählte 6 schnelle Kreuzer und 8 Frachtdampfer von zusammen 88709 Tonnen Tragfähigkeit. Zwei grosse Kreuzer von 14000 Tonnen Displacement sind in England im Bau bzw. schon fertig. Im Jahre 1899 hat die Freiwillige Flotte mit 31 Fahrten 1836 Passagiere, 13344 Soldaten, 7459 Auswanderer und 833 Deportirte nach Ostasien geschafft, ausserdem 83130 Tonnen Fracht, darunter 51500 Tonnen Vorräthe, Munition und Eisenbahnmateriale für Rechnung der Regierung. Aus Ostasien wurden 7410 ausgediente Soldaten, 607 Passagiere und 30321 Tonnen Fracht (208 Tonnen davon der Regierung gehörig) nach Odessa befördert. Die Schiffe dieser Flotte schafften 1899 ferner 19000 ausgehobene Soldaten von Odessa und anderen südrossischen Häfen nach Batum. — Die Wirren in China haben natürlich die Kräfte der Freiwilligen Flotte noch erheblich stärker in Anspruch genommen.

Den Schiffsverkehr mit Fiume vermitteln im Jahre 1899 insgesamt 21624 Schiffe von 3142352 Reg.-Tons gegen 21357 Schiffe von 2954874 Reg.-Tons im Vorjahre. Die ungarische Flagge war bieran im Eingange mit 8164 Schiffen von 742750 Reg.-Tons, die österreichische mit 1406 von

408 263 Reg.-Tons, die englische mit 144 von 214 984 Reg.-Tons, die italienische mit 1040 von 163 184 Reg.-Tons und an fünfter Stelle die deutsche Flagge mit 10 Schiffen von 12 183 Reg.-Tons betheilt.

(Nach einem Berichte des Kais. Consuls in Fiume.)

Kleine Mittheilungen.

Wir erfahren aus **Wien**, dass Herr **Burrell**, Miteigenthümer der Dampfschiffahrtsgesellschaft **„Austro-Americana“**, welche, mit Berührung Triests, Reisen nach Nordamerika unternimmt, sich an die Herren **Gehr. Cosulich & Tarabochia** in **Triest** gewendet hat, um ihnen das Unternehmen, welches derzeit 6 alte Schiffe, mit einem Raumgehalt von ca. 24 000 Br.-G.-T. besitzt, abzutreten. Im Contracte setzt Burrell als Bedingung voraus, dass Herr G. Schenker, welcher derzeit an dem Unternehmen, mitbetheiligt ist, auch weiterhin theilnehmen müsse und zwar mit einer Quote von 240 000 Kronen; er liess ferner auf die eventuellen neuen Besitzer alle derzeit genossenen Rechte und Vortheile übergehen, mit der Verpflichtung jedoch: Die Schwenker'schen Agenturen im Auslande fortbestehen zu lassen. — Für den Verkauf werden 135 000 £ verlangt, ein übertrieben hoher Preis — wenn man bedenkt, dass es sich um lauter alte Schiffe handelt. Wir sind daher der Ansicht, dass sich das Geschäft kaum wird machen lassen, den Fall ausgenommen, dass die Käufer irgend eine Spekulation im Sinne haben, welche gewiss für die Förderung der Interessen unseres Handels mit Amerika sehr unvorteilhaft sein würde.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 5. November. Nachdem aus der **„Hansa“** der Artikel über Bootaussetzvorrichtungen kurz besprochen ist, wird Herr Capitän z. S. z. D. **Draeger**, Reichscommissar für das Auswandererwesen, als Mitglied aufgenommen. Zur Tagesordnung **„Skorbut und Beriberi an Bord deutscher Segelschiffe“** hält Herr Dr. med. **Müller** einen längeren Vortrag, in dem besonders auf die Entstehungsursache der Krankheiten und auf Mittel zu ihrer Verhütung wichtige Mittheilungen gemacht worden. (Platzmangels halber sind wir gezwungen, auf die s. Z. im Verein Deutscher Seeschiffer zu diesem Gegenstand gemachten Ausführungen hinzuweisen. (Seite 515. D. R.) Nach längerem eingehenden Meinungsaustausch spricht sich der Verein auf Vorschlag des Ehrenpräses, Herrn Dr. **Antoine-Feil**, in dem Sinne aus, dass es durchaus erstrebenswerth sei, wenn an Bord der Segelschiffe nicht allein auf die Beschaffenheit des Wassers, der Wohnräumlichkeiten und der Ladung, sondern auch auf den Proviant Rücksicht genommen werde. Wegen vorgerückter Zeit wurde das in Aussicht gestellte Referat des Herrn **Knipping** über das Chronometer auf deutschen Kauffahrteischiffen auf die nächste Sitzung verschoben. Nächste Sitzung am 12. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 7. November. Als ordentliche Mitglieder werden die Herren: Capitän **Kufahl**, **Brauer**, **Müller**, **Scharnberg** und **Münster**, die I. Officiere **Schöpp**, **Nickels**, **Heinecke** und **Hoffschmidt** aufgenommen. Von der in letzter Sitzung erwählten und mit der Namhaftmachung von Mitgliedern als Beisitzer des Seeamts beauftragten Commission liegt eine schriftliche Berichterstattung vor. In eingehender Weise ist motivirt worden, dass der Verein jüngere,

der praktischen Seefahrt nicht länger als zehn Jahre fernstehende Seeamtsbeisitzer in Vorschlag bringe, weil unter den activen Seeschiffen die Ansicht herrscht, die Herren seien bei Aburtheilung eines Seemannfalles, besonders wenn er sich auf einem modernen grossen Dampfer ereignet hat, eher in der Lage, ein den Verhältnissen entsprechendes Urtheil abzugeben, als ältere inactive Seeleute. Nach verschiedenen Bemerkungen beschliesst die Versammlung, den Vorschlag des Vereins der zuständigen Stelle mit dem Ersuchen um gefällige Berücksichtigung zu übersenden. — Von einer Anzahl activer Capitäne unterzeichnet, lag ein Antrag dahinlautend vor, der Verein möge die zu der Januar-Generalversammlung beabsichtigte Statutenänderung schon in der nächsten Sitzung vornehmen. Es handelt sich bekanntlich darum, jedem Besitzer eines deutschen Schifferpatents für grosse Fahrt, Gelegenheit zu geben, ordentliches Mitglied des Vereins zu werden. Herrschte im Allgemeinen auch keine Stimmung gegen den Sinn des Antrages, so konnte ihm doch nicht entsprochen werden, weil, gestützt auf § 13 der Statuten, nach Ansicht der Majorität der Versammlung Statutenänderungen nur in der Januar- und Juli-Generalversammlung vorgenommen werden dürfen. — Zur Tagesordnung, Stellungnahme zu den Beschlüssen der Reichstagscommission zum Entwurf der Seemannsordnung, beschliesst der Verein den § 33 im Wortlaut des Entwurfes zu befürworten. Im § 34 heisst es u. A., dass Schiffsofficiere von der Berechtigung, für Ueberstundenarbeit Lohn zu empfangen, ausgeschlossen sein sollen. Der Verein kann diesen Standpunkt nicht vertreten, ganz besonders dann nicht, wenn es sich um Schiffsofficiere auf Schiffen der Ost- und Nordsee handelt. Für Diese würde der Ausfall des Ueberstundenlohns einen grossen pecuniären Verlust bedeuten. Es wird deshalb befürwortet, dass den Schiffsofficiern entsprechend der Höhe ihrer Gagen Ueberstundenlohn gewährt werden möge. — Von einem Mitglied des Vergnügungs-Comité wird zum Schluss der Sitzung noch daran erinnert, dass am 24. Nov. das Stiftungsfest des Vereins abgehalten werde. Nächste Sitzung am 14. November.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 1. November abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung wurden zunächst 10 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. In Beantwortung des Schreibens einer hiesigen Rhederei war vom Verwaltungsrath und Vorstand ein Antwortschreiben beschlossen worden, das der Versammlung im Wortlaute vorlag und einstimmig Annahme fand. Mitgetheilt wurde sodann aus **Hamburger Zeitungen**, dass der Verein **Hamburger Rheder** beschlossen habe, auf eigene Kosten die Effecten von auf **Hamburger Schiffen** fahrenden Capitänen, Steuerleuten, Maschinisten, Boots- und Zimmerleuten zu versichern. In der Versammlung wurde darauf aufmerksam gemacht, ein wie dankenswerther Entschluss der vorstehend genannt werden müsse. Die Versicherung seiner Effecten sei für den Seemann eine bedeutungsvolle Sache. Die Versicherungsnahme bei Gesellschaften sei eine recht theure, die beim Verein sei natürlich nur für Mitglieder bestimmt gewesen; wenn letztere sich auch wesentlich billiger gestaltet habe, als bei Gesellschaften, so sei die Belastung durch die Versicherung von Seeleuten stets schwer empfunden worden. Umsomehr müsse der Schritt des Vereins **Hamburger Rheder** anerkannt werden. Ein vom Verwaltungsrathe in diesem Sinne vorgeschlagenes Schreiben fand die Zustimmung der grossen Mehrheit und soll in Folge dessen an den Verein **Hamburger Rheder** abgesandt werden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 46.

Hamburg, den 17. November.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerecht und der Binnenschifffahrt. — Ergänzungen zur Neuen Methode der Ortsbestimmung und der Douweschen Standlinie. — Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen. — Seeamtsverhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal.

Auf dem Ausguck.

„Die Nothflagge weht!“ (Die Tiefladelinie für Seeschiffe und die See-Berufsgenossenschaft), so lautet der Titel einer vom Reichstagsabgeordneten, Herrn Raab herausgegebenen Broschüre. Der Verfasser sucht die Nothwendigkeit einer Tiefladelinie für deutsche Seeschiffe nachzuweisen. Die „Hansa“ hat sich bekanntlich niemals weder für noch wider eine solche Kennzeichnung der Schiffe besonders engagirt. Einmal kommen Ueberladungen deutscher Schiffe thatsächlich nicht häufig vor, (wir verweisen auf die vom englischen Handelsamt herausgegebene, in der „Hansa“ veröffentlichte Statistik, siehe Seite 449) andererseits gehören Schiffsverluste, durch Ueberladungen hervorgerufen, zu den allerseltensten Erscheinungen. Deutsche Schiffe, die wegen Zuwiderhandlung der Load Line Act bezw. Winter Load Line Act seit ihrem Inkrafttreten angehalten werden mussten, waren durchweg im Besitz solcher Rheder, die nicht unter die von Herrn Raab scharf bekämpfte Classe der Grosscapitalisten gehören. Diese

Thatsache wird auch durch eine Anzahl von Herrn Raab citirter Beispiele bestätigt. Unter etwa einem Dutzend seeamtlicher Untersuchungen, die im Laufe des letzten Decenniums mit Bezug auf Ueberladung deutscher Schiffe gemacht und vom Verfasser angeführt sind, befindet sich nicht eine einzige die sich auf ein grosses Schiff erstreckt. Eine staatlich vorgeschriebene Ladelinie, würde somit — fügte sie überhaupt Jemand Schaden zu — ausschliesslich den Rhedern kleiner und kleinster Fahrzeuge Unzuträglichkeiten bringen. (Wie sich die Apenrader, denen Herr Raab seinen Sitz im Reichstag verdankt, wohl über das Geschenk ihres Auserwählten freuen werden!) Für grosse transatlantische Dampfer ist es nicht von grosser Bedeutung, ob sie mit einer der englischen Plimsoll-Marke nachgebildeten Ladelinie versehen sind oder nicht. Diese Erkenntniss dämmert im Eingange seines Buches auch dem Verfasser auf. Später hat er es anscheinend wieder vergessen, denn er giesst in einer Weise, die kaum noch potencirt zu werden vermag, die Lauge seiner Satyre über die Grossschiffsrheder, weil sie angeblich principielle Gegner einer Tiefladelinie sind. Wäre die Flugschrift im Tone sachgemässer Darstellungsweise gehalten, in einer Form, die auf die

Absicht des Schreibers schliessen lässt, dass er auch ernstlich zu seiner Anschauung Andere zu bekehren beabsichtigt, wir würden in eine objective Würdigung eingetreten sein. Herr Raab aber, der sich in seiner Eigenschaft als Antisemit zur Hetze gegen das Grosscapital prädestinirt glaubt, hat leider ein Machwerk geschaffen, dem allzugrosse Ehre geschenkt würde, wollte man auf alle Malicen eingehen, die er gegen Jedermann schleudert, der sich nach seiner Meinung nicht unbedingt zur Tiefladelinie bekennt oder bekannt hat. Führt das Buch statt des gewählten Titels, vielleicht die Ueberschrift: »Ein Retter in der Noth für die Herren Soundso« oder »Tod dem Capitalismus« oder »Ein Kampf gegen Windmühlen« etc., es läge noch eine gewisse Methode darin. Man wäre dann nur gezwungen, über die Geschmacksrichtung des Verfassers ein Urtheil zu fällen. So aber, wird die Tiefladelinie als Vorwand ins Feld geführt, um möglichst unauffällig, einerseits das ins Wanken gerathene Prestige einiger Personen aufzufrischen, andererseits aber einige Dutzend Adressen in u. E. nichts weniger als vornehmer Weise anzugreifen. Der Deutsche Nautische Verein im Allgemeinen, einzelne seiner Mitglieder sowie der Nautische Verein zu Hamburg im Besonderen, verschiedene Seeschiffer-Vereine, der Verein Hamburger Rheder, die Hamburger Handelskammer, die Hamburg-Amerika Linie, die See-Berufsgenossenschaft, verschiedene Schiffs-Classifications-Gesellschaften, eine Anzahl Zeitungen und Zeitschriften u. s. w., u. s. w. werden zum Zielpunkt persönlicher Angriffe gemacht — und mit diesen ebenso langweiligen wie sehr oft unmotivirten Redensarten soll die Nothwendigkeit einer Tiefladelinie für deutsche Schiffe nachgewiesen sein?! Nein, Herr Raab, man erkennt nicht nur die trüben Quellen, aus denen Sie geschöpft, man begreift auch, dass Sie das ganze Pamphlet nur zusammengekoppelt haben, um für sich und Gleichgesinnte Tamtam zu schlagen. — Daher Schluss! — —

Wir erhalten folgende Zuschrift aus Hamburg: »Auf Seite 539 der »Hansa« ist nach der »Wes. Ztg.« ein Theil einer Rede zum Abdruck gebracht, die der Reichstagsabgeordnete Freese seinen Wählern gehalten hat. Herr Freese spricht über die **Seemannsordnung** und bemerkt, dass er es aus mehr als einem Grunde nicht für richtig hält, wenn den **Schiffsofficiern** — in den Tropen bei achtstündiger Arbeitszeit minimaliter — für Ueberarbeit Ueberstundenlohn bezahlt werde. Meines Wissens hat die 21er Reichstagscommission für Schiffsofficiere in jeder Fahrt, nicht nur in den

Tropen, Ueberstundenlohn vorgeschlagen — und Das mit Recht«.

»Wenn Herr Freese weiterhin sagt, »dass die Officiere selbst eine solche Bestimmung nicht wünschen,« dann hat er hierbei wohl die Officiere des Norddeutschen Lloyd im Auge gehabt. Soweit Diese, sowie überhaupt die Officiere grosser transatlantischer Dampferlinien in Frage kommen, gebe Herrn Freese auch Recht, nicht aber wenn es sich um die Officiere der kleinen Frachtdampfer handelt, die in der sog. »Ost- und Nordseefahrt« beschäftigt sind. Diese würde der Ausfall der heute ihnen gezahlten Ueberstundengelder der massen schädigen, dass sie sich grossen pecuniären Schwierigkeiten aussetzen. Manche der Herren erhalten bis zu 50 *M.* monatlich Ueberstundenlohn, ihr Gehalt beträgt vielleicht 100 bis 120 *M.* Ein Wegfall des Ueberstundenlohnes wäre eine Verminderung ihres Einkommens um den dritten Theil. Ich bitte Dieses doch zu bedenken und den Antrag der Reichstagscommission zu unterstützen.«

»Weiterhin lässt Herr Freese verlautbaren: »Sind die Officiersgagen in einzelnen Fällen nicht hoch genug, so ist es besser, dieselben zu erhöhen, als« — Glaubt der verehrte Herr Reichstagsabgeordnete nun wirklich, die Rheder der kleinen Frachtdampfer werden die Gagen so ohne Weiteres erhöhen? Ich frage nicht im ironischen Tone sondern in bester Absicht. — Die Erfahrungen, welche ich bis jetzt in der Lohnfrage der Steuerleute gemacht habe, sind leider derart, dass ich mich zu obenstehender Frage für berechtigt halte und dass ich auch dann starke Zweifel hege, wenn Herr Freese mir antworten sollte, »Ja gewiss«. Ich erlaube mir daher auf den Beschluss des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg in dieser Angelegenheit das Augenmerk zu richten. Derselbe lautet: »Den Schiffsofficiern ist entsprechend der Höhe ihrer Gagen Ueberstundenlohn zu zahlen«. Dieser dankenswerthe Beschluss ist auf die Anregung eines Schiffsinspectors zurückzuführen. Also auf die Initiative eines Mannes, von dem man nicht behaupten wird, dass er die in Rede stehenden Verhältnisse nicht zu überblicken vermag. Sollten einem Mitgliede des hohen Reichstages diese Zeilen zu Gesicht kommen, dann bitte ich ihn dringend zum Passus des Entwurfs der Seemannsordnung, der lautet: »Diese Vorschriften (nämlich die Berechtigung Ueberstundenlohn zu empfangen) finden auf Schiffsofficiere keine Anwendung« zu beantragen, dass derselbe gestrichen werde. Es ist ja dann solchen Schiffsofficiern, denen in Gestalt von Weingeldern etc. ein Mehrverdienst erwächst, unbenommen, den Empfang von Ueberstundenlohn auszuschlagen, während die Schiffsofficiere — besonders verheirathete — welche auf den Ueberstundenlohn

angewiesen sind, von diesem gesetzlichen Rechte Gebrauch machen dürfen.«

»Der Herr Reichstagsabgeordnete befürchtet weiterhin, durch das gesetzlich anerkannte Recht für Schiffsofficiere, Ueberstundenlohn zu empfangen, würden ihre Gagenbezüge herabgesetzt werden. Ich kann und will nicht glauben, dass unsere Rheder die im Verhältniss zu Matrosenheuern gewiss nicht allzu hohen Gagen ihrer Steuerleute herabsetzen werden, wenn diesen, nämlich den Steuerleuten, dieselben Rechte wie dem niederen Schiffsmann zustehen. Täuschte ich mich aber trotzdem, dann dürfte sich auch Niemand wundern, wenn unter unseren Schiffsofficiern Missmuth — und ich glaube hinzusetzen zu dürfen — berechtigter Missmuth Platz greift. Der heute hin und wieder zu Tage tretende Ausbruch von Missvergügen unter deutschen Schiffsofficiern gegen deutsche Rheder ist zumeist künstlich gezüchtet, er wird aufhören, sobald die Motoren dieser künstlichen Erzeugung ausser Betrieb gesetzt werden.

Ein deutscher Schiffsofficier.«

Wir haben diesen Auslassungen Nichts hinzuzufügen. Es sei denn, wir vermissten ein Eingehen unseres Correspondenten auf eine etwaige Schädigung der socialen Stellung der Schiffsofficiere, wenn sie gleich den Mannschaften Ueberstundenlohn empfangen. Wir halten aber dieses Moment nicht für so wichtig, dass seinetwegen in der neuen Seemannsordnung ein Verbot gegen den Empfang von Ueberstundenlohn für Schiffsofficiere gerechtfertigt wäre.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

13) Beweislast bei Ansprüchen aus einer Schiffs-Collision. Verschulden?

Am 20. November 1897 Abends ist im Hamburger Hafen eine neben dem Dampfer »Max Fischer« liegende Schute des Klägers, welche mit Petroleum in Fässern beladen war, von dem dem Beklagten gehörenden Seedampfer »Kalmar« angerannt, stark beschädigt und zum Kentern gebracht worden. Der »Kalmar«, der keinen eigenen Dampf aufgenommen hatte, liess sich durch zwei Schlepper, von denen er einen voraus, den andern hinten an Backbord hatte, aus dem Hansahafen elbaufwärts gegen den Ebbstrom nach dem Kirchenpauer-Quai verholten. Dabei musste er die an den Duc d'Alben vor diesem Quai liegenden Segelschiffe und den mitten im Strome vor Anker liegenden Dampfer »Max

Fischer« passiren. Dieser Dampfer lag mit seinem Steven gegen den Ebbstrom, also elbaufwärts. An seiner Backbordseite lagen, etwa mittschiffs, zwei Schuten mit gefüllten Petroleumfässern neben einander, dem Dampfer zunächst eine kleinere, daneben die dem Kläger gehörige grössere. Aus beiden Schuten sollten die Fässer in den »Max Fischer« übergeladen werden. Auf dem »Max Fischer« brannten zwei, durch kugelförmige Schirme abgeblendete electrische Bogenlampen, die eine über der Grossluke, einige Fuss über der vor dem Schornstein liegenden Commandobrücke, die andere an einem besonderen Stock über der hinter dem Schornstein befindlichen, kleineren Luke. Die Schuten führten beide keine Lichter.

Der Kläger, der den Beklagten auf Ersatz des Schadens an der Schute in Anspruch nahm, war der Meinung, dass die beiden von den Bogenlampen des »Max Fischer« hell beleuchteten Schuten vom »Kalmar« aus hätten gesehen werden müssen, so dass der Zusammenstoss der Besatzung des »Kalmar« zum Verschulden anzurechnen sei. Der Beklagte dagegen bestritt, dass die Schute für den »Kalmar« sichtbar gewesen sei, behauptete vielmehr, dass zunächst nur die Fässer auf der ersten Schute hätten gesehen werden können, die Schute des Klägers aber erst ganz kurz vor der Collision, sodass der alsdann noch unternommene Versuch, den »Kalmar« durch den vorderen Schlepper querab tanen zu lassen, keinen Erfolg mehr gehabt habe.

Die Klage ist, nachdem Beweise erhoben worden waren, in beiden Instanzen abgewiesen und die Revision des Klägers vom Reichsgericht zurückgewiesen worden.

Das Oberlandesgericht war davon ausgegangen, dass ein prima facie schuldhaft erscheinendes, den Beklagten zur Exculpation nöthigendes Verhalten des Dampfers »Kalmar« dann gegeben sein würde, wenn feststände, dass die Schute des Klägers für die Besatzung des »Kalmar« in so grosser Entfernung sichtbar gewesen, um ein rechtzeitiges Ausweichen dieses Schiffes zu ermöglichen. Da jedoch der Zusammenstoss bei nächtlicher Dunkelheit erfolgt sei, die Schute auch kein Licht geführt habe, so sei, um den Beklagten zur Exculpation zu nöthigen, zunächst der Beweis erforderlich, dass trotzdem die Schute in hinreichender Entfernung vom »Kalmar« aus sichtbar gewesen sei. Dieser Beweis sei nicht erbracht und darum ein für den Zusammenstoss ursächliches Verschulden des »Kalmar« nicht dargethan.

Die Revision versuchte diese Regelung der Beweislast als rechtsirrhümlich anzufechten. Das Reichsgericht wies das jedoch wie folgt zurück. An sich liegt dem Beschädigten, der von dem Beschädiger Schadenersatz begehrt, der Beweis für ein schuldhaftes Verhalten des Beschädigers ob. Er

kann dieses Beweises dadurch enthoben werden, dass die Beschädigung unter solchen Umständen erfolgt, welche ohne weiteres den äussern Anschein eines Verschuldens des Beschädigers ergeben. In Fällen von Schiffszusammenstössen ist dieser Satz vielfach angewandt worden, wenn das beschädigende Schiff dem äussern Anscheine nach diejenigen Vorschriften nicht befolgt hat, deren Beobachtung zur Vermeidung drohender Beschädigung geboten war, insbesondere in dem Sinne, dass ein in Fahrt befindliches Schiff, welches einem stillliegenden Fahrzeuge nicht gehörig ausgewichen ist und dasselbe angerannt hat, solange für den schuldigen Theil erachtet worden ist, als er seine Entschuldbarkeit nicht dargethan hat. Die Anwendung dieser Regel setzt aber voraus, dass nach den Umständen des Falles der Handelnde in der Lage war, mit der ihm obliegenden Aufmerksamkeit zu erkennen, dass die Gefahr eines Zusammenstosses bestehe, zu deren Vermeidung ein bestimmtes Verhalten geboten ist. Solange nicht ersichtlich ist, dass der Handelnde bei gehöriger Aufmerksamkeit zu dieser Erkenntniss hätte gelangen müssen, kann ihm sein Verhalten nicht ohne weiteres als ein schuldhaftes angerechnet werden. Daher kann im vorliegenden Falle die Vermuthung für ein schuldhaftes Verhalten des »Kalmar« erst dann Platz greifen, wenn ersichtlich ist, dass dessen Besatzung erkennen musste, es befinde sich ein stillliegendes Fahrzeug in der eingeschlagenen Fahrtrichtung, welches angerannt werden müsse, falls die Fahrtrichtung beibehalten werde. Da nun feststeht, dass zur Zeit des Zusammenstosses nächtliche Dunkelheit herrschte und dass die klägerische Schute kein Licht führte, so sind die Voraussetzungen eines prima-facie-Beweises für die Schuld des »Kalmar« nicht gegeben, so lange nicht bewiesen wird, dass trotzdem die Schute hinreichend beleuchtet war, um vom »Kalmar« aus bei gehörigem Ausguck rechtzeitig gesehen zu werden.

Diesen Beweis hat das Oberlandesgericht ohne Rechtsverletzung für nicht geführt erachtet.

Ein weiterer Revisionsangriff suchte für den Fall, dass dem Kläger noch ein Beweis anzuhängen sei, auszuführen, das Oberlandesgericht habe dessen Vorbringen nicht genügend gewürdigt, insbesondere nicht erwogen, dass der den »Kalmar« führende Hafenlootse, auch wenn er die klägerische Schute nicht sah, dennoch nicht so nahe an den »Max Fischer« und die andern ihm erkennbaren Schuten hätte herantestern dürfen, weil er nach der ihm beizumessenden Kenntniss der Hafenverhältnisse damit hätte rechnen müssen, dass noch andere nicht beleuchtete Schuten dort liegen könnten, und dass die durch die Aeusserung: »Wo ich nichts sah, brauchte ich nichts zu vermuthen« an den Tag gelegte Auffassung des Lootsen ein Verschulden in sich schliesse.

Obschon sich das Oberlandesgericht mit diesem Punkte ausdrücklich nicht befasst hatte, hat das Reichsgericht auch diesen Angriff aus folgenden Erwägungen zurückgewiesen.

Der Lootse habe selbst ausgesagt, es sei ihm bekannt gewesen, dass an der Stelle, wo er beim Herauskommen aus dem Hansahafen das electrische Licht sah, vielfach Fahrzeuge, die mit Löschern oder Laden insbesondere von Petroleum beschäftigt seien, lägen. Auch dürfe von einem Hamburger Hafenlootsen erwartet werden, dass ihm die Vorschrift des Hafengesetzes bekannt war, welche eine Lichterführung nur den in Fahrt befindlichen, nicht aber den stillliegenden Schuten auferlegt. Daraus folge, dass die Meinung des Lootsen, er hätte nichts zu vermuthen gehabt, wo er nichts gesehen habe, nicht zu billigen sein würde, wenn man sie allgemein nehmen wollte. Wenn er wusste, dass an der betreffenden Stelle Schuten zu liegen pflegen, so hätte er damit rechnen müssen und es würde ihm als Fahrlässigkeit anzurechnen sein, wenn er diese Wahrscheinlichkeit bei seiner Annäherung nicht berücksichtigte. Unter den obwaltenden Umständen aber sei eine solche Fahrlässigkeit nicht anzunehmen. Der »Max Fischer« sei von einem, aus seinen electrischen Bogenlampen ausstrahlenden hellen Lichtkreise umgeben gewesen. Der Lootse habe also annehmen dürfen, dass die etwa neben dem »Max Fischer« liegenden Schuten sich innerhalb dieses Lichtkreises befinden und desshalb für ihn sichtbar sein würden. Es würde eine Ueberspannung der von ihm zu erwartenden Aufmerksamkeit und Ueberlegung sein, wenn man von ihm verlangen wollte, dass er sich hätte vergegenwärtigen müssen, es könne, obgleich er in dem hellen Lichtkreise des »Max Fischer«, der mehr als eine Schutenbreite neben dem Schiffe erhellte, nur eine Schute sah, trotzdem dort noch eine zweite, in Folge ganz eigenthümlicher Umstände für ihn unsichtbare Schute liegen. Bei der sich ihm darbietenden Sachlage sei es vielmehr gerechtfertigt gewesen, dass der Lootse neben der sichtbaren Schute eine zweite nicht mehr vermuthet habe. Da er aber wegen des starken Ebbstromes, der den »Kalmar« gegen die links an den Duc d'Alben des Kirchenpauer-Quai liegenden Segelschiffe drängte, alle Veranlassung gehabt habe, in dem schmalen Fahrwasser zwischen diesen Schiffen und dem »Max Fischer« möglichst die ihm obnein gebührende rechte Seite zu halten, so könne es ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden, dass er nur bemüht gewesen sei, der für ihn allein sichtbaren Schute auszuweichen.

Urtheil des I. Civil-Senats vom 27. Juni in Sachen Möller gegen Gehrrens. Rep. I. 142/00.

Ergänzungen

zur

Neuen Methode der Ortsbestimmung und der Douwe'schen-Standlinie

von H. Heyenga.

In der „Hansa“ 1900, No. 14, Seite 162, ist gesagt worden, dass vermöge des $(u \pm x)$ die Zweideutigkeit des 2 Höhenproblems eine vollständige Lösung findet, indem $(u + x)$ stets eine gleichnamige, $(u - x)$ stets eine ungleichnamige Breite giebt in Beziehung zur Declination.

Der letztere Fall bedarf für die allgemeine Anwendung der Methode einer Erläuterung, weil x grösser als u werden kann, allerdings nur in Fällen, wenn Breite und Declination gleichnamig sind und letztere die grössere der beiden ist. Denn die Gleichung

$$\operatorname{cosec} \varphi = \operatorname{cosec} R \operatorname{cosec} (u - x)$$

zeigt, dass ein negatives $(u - x)$ das Vorzeichen der Breite umkehrt, mithin ist klar, dass, wenn u kleiner als x ist, die beiden möglichen Breiten gleichnamig mit der Declination, aber gleich sind wenn $u = 0$ ist. Der letztere Fall $u = 0$, oder die Kleinheit des u , ist eben der kritische Punkt der praktischen Anwendung, wie die folgende Betrachtung klar machen soll

Beispiel: Es sei am Vormittage beobachtet:

$$1^{\text{te}} \text{ wahre Höhe} = 40^{\circ} 20' \quad \sin h' = 64723$$

$$2^{\text{te}} \quad \quad \quad = 74^{\circ} 40' \quad \sin h = 96440$$

$$m = 31717$$

$$C = +22 \quad (\text{subl.})$$

$$m' = 31695$$

$$m'' = 15848$$

$$\frac{v}{2}$$

$$D = 20^{\circ} 0' N$$

$$D' = 20^{\circ} 10' N$$

$$\frac{v}{2} = 1^{\text{h}} 16^{\text{m}} 55^{\text{s}}$$

$$(+27) \cdot (-10) \cdot (+0,16) = -43$$

$$(-10) \cdot (-10) \cdot (+0,99 \cdot +0,66) = +65 \quad (\text{addiren})$$

$$(\text{Siehe „Hansa“, Seite 162—163.}) \quad +22 = C.$$

Nach sorgfältiger Bestimmung des m' , welches nur einmal in der Rechnung vorkommt, folgt die Berechnung der Breite und Zeit.

$$D = 20^{\circ} 0' \quad \log \sec = 0,02701$$

$$\frac{v}{2} = 1^{\text{h}} 16^{\text{m}} 55^{\text{s}} \quad \operatorname{cosec} = 0,48235$$

$$d = 71^{\circ} 58',3 \quad \sec d = 0,50936$$

$$\frac{m'}{2} = 0,19997$$

$$R = 59^{\circ} 11',9 \quad \cos R = 0,50933$$

$$(\text{unten}) \quad \sec \varphi = 0,00674$$

$$\log \sin \frac{t'+t}{2} = 0,71607$$

$$\frac{t'+t}{2} = 2^{\text{h}} 5^{\text{m}} 21^{\text{s}}$$

$$\log \operatorname{cosec} R = 0,06604 \quad (\text{oben})$$

$$\operatorname{cosec} (u - x) = 0,69188$$

$$\operatorname{cosec} \varphi = 0,75790$$

$$\varphi = 10^{\circ} 4' N$$

$$t = 0^{\text{h}} 48^{\text{m}} 26^{\text{s}} \text{ Ost}$$

$$t' = 3^{\text{h}} 22^{\text{m}} 16^{\text{s}} \text{ Ost}$$

$$\log \sin D = 9,53405$$

$$\operatorname{cosec} d = 0,02186$$

$$\sin x = 9,55591$$

$$x = 21^{\circ} 4',8$$

$$z = 15^{\circ} 20'$$

$$R = 59^{\circ} 11',9 \quad \log \operatorname{cosec} = 0,06604$$

$$d = 71^{\circ} 58',3 \quad \quad \quad = 0,02186 \quad (\text{oben})$$

$$s = 146^{\circ} 30',2$$

$$s_1 = 73^{\circ} 15',1$$

$$s_1 - R = 14^{\circ} 3',2 \quad \sin = 9,38529$$

$$s_1 - d = 1^{\circ} 16',8 \quad \sin = 8,34904$$

$$17,82223$$

$$\log \sin \frac{u}{2} = 8,91112$$

$$\frac{u}{2} = 4^{\circ} 40',5$$

$$u = 9^{\circ} 21'$$

$$x = 21^{\circ} 4',8$$

$$u - x = -11^{\circ} 43',8$$

Am 2^{ten} möglichen Orte ist $C = -46$, folglich giebt hierfür $(u + x)$ Breite $= 25^{\circ} 40' N$ und

$$t = 1^h 1^m 55^s \text{ Ost}$$

$$t' = 3^h 35^m 48^s \text{ Ost.}$$

Mithin ist:

$$\begin{aligned} 31695 \times .065 &= 2060 = p m' \\ 96440 &= \sin h \\ \hline 98500 &= \cos Z = \sin h + p m' \\ 9^{\circ} 56' S &= Z \\ 20^{\circ} 0' N &= D \\ \hline 10^{\circ} 4' N &= \text{Breite} \end{aligned}$$

Ebenso folgt für $p = .0967$ und $\triangle p = \frac{25}{10000}$ am möglichen 2^{ten} Orte, Breite $= 25^{\circ} 40' N$, Curs der N.-Linie $= N 28' O$.

Eine Douwe'sche-Hüftlinie löst die Aufgabe selbstständig und vollständig.

Es darf nunmehr wohl als bekannt voraus gesetzt werden, dass die obige strenge Lösung erst möglich geworden ist, nachdem Herr Dr. Wendt (Elsfleth) zu allererst die Kreisgestalt der Douwe'schen-Linie nachgewiesen (*»Hansa«* Jahrgang 1899, Seite 282) und damit einen neuen Impuls zum weiteren Fortschreiten gegeben hatte. Weil die Begründung in der gegebenen Form Manchem dunkel und abstract scheinen möchte und die Erlangung einer näheren Einsicht erschweren könnte, so dürfte eine ganz elementare und deutliche Aufdeckung dieser Sache nicht ganz überflüssig sein.

Der Anblick der Douwe'schen-Gleichung, in ihrer correcten Gestalt

$$\sin \frac{t' + t}{2} = \frac{m'}{2} \sec D \operatorname{cosec} \frac{r}{2} \sec \varphi$$

zeigt zunächst, dass $\frac{m'}{2}$, D und $\frac{r}{2}$ bekannt sind, mithin

$$A = \frac{m'}{2} \sec D \operatorname{cosec} \frac{r}{2}$$

als eine gegebene Grösse anzusehen ist.

Die obige Gleichung geht demnach über in die Form

$$\begin{aligned} \sin \frac{t' + t}{2} &= A \sec \varphi \quad \text{oder in} \\ A &= \cos \varphi \cos \left(90^{\circ} - \frac{t' + t}{2} \right). \end{aligned}$$

Weil das Product 2^{er} Cosinus, oder mit anderen Worten, weil das Product 2^{er} echten Brüche ein echter Bruch ist, so dürfen wir

$$A = \cos R \text{ setzen,}$$

mithin erhält unsere Gleichung die Gestalt

$$\cos R = \cos \varphi \cos \left(90^{\circ} - \frac{t' + t}{2} \right).$$

Nun ist in einem rechtwinklich sphärischen Dreieck der Cosinus der Hypothenuse gleich dem Producte der Cosinus der beiden Catheten, folglich muss die Douwe'sche-Gleichung in letzterer Gestalt nothwendig ein rechtwinklich sphärisches Dreieck auf der Erdoberfläche darstellen.

Ein sehr leichtes und sicheres Probemittel für die obige und jede Rechnung liefert die Tafel I (Siehe mein Buch *»Neue Standlinien«*).

Denn für $t' - t = 2^h 33^m 50^s$ und $t = 0^h 48^m 26^s$ ist $p = .065$ und $\triangle p = \frac{22}{10000}$.

$$\frac{3,17 \times 22}{6} = 11,6 = b = \frac{\triangle p m'}{6}$$

Tafel IV Curs d. N.-Linie $= N 52^{\circ} W$

Diff. Cos Taf. $= 6$.

R ist die Hypothenuse, während φ und $\left(90^{\circ} - \frac{t' + t}{2} \right)$ die beiden Catheten sind.

Weil die erstere vermöge obiger Gleichungen gegeben ist, die letzteren jedoch unbekannt sind, so muss, wenn man eine der beiden Catheten (einerlei welche), von O an, alle möglichen Werthe durchlaufen lässt, die andere Cathete ebenfalls, vermöge der Gleichung

$$\begin{aligned} \cos \varphi &= \cos R \sec \left(90^{\circ} - \frac{t' + t}{2} \right) \quad \text{oder} \\ \cos \left(90^{\circ} - \frac{t' + t}{2} \right) &= \cos R \sec \varphi, \end{aligned}$$

eine Reihe hiervon abhängigen Werthen annehmen.

Da nun der Cosinus oder die Secante für zwei gleiche entgegengesetzte Werthe des Bogens gleich sind, d. h. weil der Cosinus oder die Secante gerade Functionen sind, so muss bei der obigen Catheten-Aenderung die Hypothenuse R — (mit ihrem Endpunkte um ihren anderen Endpunkt als Mittelpunkt) — nothwendig als Radius auf der Erdoberfläche einen Kreis beschreiben. Dieser Kreis ist der sogenannte Douwe'sche-Kreis.

Setzen wir jedoch in unserem Dreieck beide Catheten gleichzeitig $= 0$, so wird die Hypothenuse R zugleich mit dem Dreieck im Mittelpunkt des obigen Kreises verschwinden und damit den Ort des letzteren — (d. h. den Ort des Mittelpunkts) — fest bezeichnen. Denn aus

$$\varphi = 0 \text{ und } \left(90^{\circ} - \frac{t' + t}{2} \right) = 0$$

folgt offenbar, dass der Mittelpunkt nothwendig dort auf dem Aequator liegen muss, wo

$$\frac{t' + t}{2} = 90^{\circ} \text{ ist.}$$

Aus den obigen Kreisverhältnissen folgt unmittelbar, dass die Douwe'sche-Linie ebenfalls nach der, von einigen deutschen Nautikern für die Sumner'sche-Linie empfohlenen, Darstellungsweise von Marq St. Hilaire niedergelegt werden kann, indem man mittelst

$$\cos R = \frac{m'}{2} \sec D \operatorname{cosec} \frac{r}{2}$$

$$\cos R' = \cos \varphi \sin \frac{t' + t}{2}$$

R und R' berechnet. R wäre der gegebene, R' der falsche Radius zu nennen, weil ersterer aus

gegebenen Daten, dagegen der letztere unabhängig von Höhen aus dem geschätzten Besteck (Breite und Länge) hergeleitet wird, indem man

$$t + \frac{v}{2} = \frac{t' + t}{2} = t' - \frac{v}{2} \text{ setzt.}$$

Man lege den Curs der Douwe'schen-Linie aus Tafel IV (Siehe mein Buch »Neue Standlinien«) durch den geschätzten Ort und verschiebe die Linie parallel senkrecht um den Betrag $(R-R')$.

Das Loth vom geschätzten Ort auf die verschobene Linie fällt auf den sogenannten wahrscheinlichen Ort. Die Differenz $(h-h')$ wird hier vertreten durch die Differenz $(R-R')$ und darf ebenso behandelt werden wie jene, während die Rechnung fast dieselbe Form hat wie die Berechnung einer Höhe.

Die Nautik wird allerdings dabei so wenig gewinnen wie die Sicherheit der Schifffahrt, nämlich gar Nichts. Deshalb wäre es auch absurd, unsere Seeleute mit solchen unnatürlichen Spielereien belästigen zu wollen, einzig und allein, um ihr Geschäft zu erschweren.

Das, auf eine Jahrenreihe zurückreichende, noch heute bestehende Schulmonopol bezog sich vornehmlich auf die Breitenmethoden von Haze-winkel, Douwe's und (alias) Nebenmittagsbreite (traurigen Angedenkens) etc. etc. Da nun die Absicht deutlich geworden, dass man, unter der Vorgabe einer Einheitlichkeit, das für die Sumner'sche-Linie empfohlene französische Darstellungsverfahren neuerdings in unseren Schulen zum Monopol erheben möchte, d. i. präzise gesagt, dass man ein mangelhafteres System für ein mangelhaftes eintauschen und somit eine nicht einwandfreie Sache monopolisieren, und unsere Schulen für eine künftige Jahrenperiode, abermals gegen Fortschritte der Nautik zur Sicherheit der Schifffahrt, abschliessen möchte, so habe ich hier nur zeigen wollen, wie die vorliegende Linie auch unter das Monopol zu bringen ist.

Für den Landgebrauch möge man sich die Sache beliebig gestalten, wenn unsere Seeleute nur damit verschont werden.

Jedenfalls wäre zu wünschen, dass die Douwe'sche-Linie nicht verkleidet als eine Linie Marq St. Hilaire No. 2 auf dem Markte erscheinen möge, wie ähnlicher Weise bereits Versuche mit der Sumner'schen-Linie vorliegen.

Im Interesse der Nautik und Schifffahrt sei noch gestattet, dass ich zum Schluss die sachkundigen Leser und Mitarbeiter der »Hansa« höflichst auffordere, sich rückhaltslos über meine Ausführungen äussern zu wollen. Besonders erfreulich wäre eine kritische Beleuchtung meiner Arbeiten auch von Nautikern aus dem practischen Seemannsstande, was jedoch selbstverständlich nicht zu miss-

deuten ist, als ob eine Kritik von Seiten akademisch gebildeter Nautiker lästig sein möchte. O nein! jede Kritik ist hoch willkommen.

Denn jeder richtige neue Gedanke giebt wiederum Anlass zu neuen Gedanken und, wenn auch der wesentliche Zweck der Sache die Sicherheit der Schifffahrt betrifft, so tritt doch noch ein anderes Moment ins Spiel. Es ist das deutsche nautische Ehrgefühl. Denn es ist für deutsche Nautiker höchst deprimierend und unerträglich, dass wir Deutschen, sonst überall auf der Höhe stehend, zur Fortbildung der Nautik bisher so gut wie gar Nichts beigetragen haben, sondern in dieser Beziehung unsere Augen stets hilfsbedürftig aufs Ausland richten und selbst wenig bieten.

Der letztere Umstand ist uns nicht undeutlich von Seiten der Oesterreicher vor das Angesicht gehalten worden. (Siehe »Hansa«, Jahrgang 1898, Seite 271.) Wenn man uns jedoch erschwerende nichtssagende französische Spielereien aufdrängt und Steine für Brod bietet, so möchte ich unsere Nautiker aufrufen zum Wettkampf. Erstlich im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt, sodann für die Ehre der deutschen Nautik, indem ich bitte, hierbei meine geringe Persönlichkeit = 0 setzen zu wollen.

Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen.*)

»Jeder Hund« sagt ein altes Sprichwort »hat seine Glanzzeit«, und dieser Ausspruch hat gleich manchem Andern aus alter Zeit stammenden, eine weitreichende Anwendung. Jede Nation, jedes Reich, jede Stadt und schliesslich auch jeder Hafen, sie haben alle eine Glanzperiode; mag diese nun Jahre oder Jahrhunderte andauern. Einmal tritt der Zeitpunkt höchster Entwicklungsfähigkeit ein. Ein Blick in die Geschichte lehrt es. Halten wir Rückschau, so entsteht die Frage: Aus welchen Gründen hat dieser oder jener Hafen in früherer Zeit den Erwartungen, die in seine Entwicklungsfähigkeit gesetzt waren, nicht entsprochen? Man findet verschiedene Ursachen. Die Verbindungen mit dem Hinterland mögen mangelhaft gewesen sein, oder ein aufstrebender glücklicher Nachbar hat den Verkehr an sich gerissen, auch die Elemente mögen die Vorbedingung eines Hafens, seine Sicherheit gegen Sturm und Seegefahr, unerfüllt gelassen haben, schliesslich wird man als Ursache auch finden, dass die Hafeneinrichtungen nicht entsprechend dem wachsenden Verkehr vervollkommenet und erweitert worden sind. Es haben eben sehr verschiedene Gründe gewirkt. Eine Verallgemeinerung führt deshalb zu keinem wirklichen Verständniss, man muss in die Schilderung von Details übergehen und bestimmte Häfen, bezw. deren Geschichte verfolgen.

In erster Linie, welches sind die Häfen, die englischen Häfen, deren Prosperität gegen frühere Zeiten abgenommen hat? Unsere Gedanken wenden sich zunächst den alten

*) In der »Shipping Gazette« veröffentlicht Mr. Douglas Owen über Hafen- und Dockeinrichtungen eine Artikelserie, deren Inhalt so beachtenswerthe Momente für die Allgemeinheit birgt, so dass wir unseren Lesern einen Auszug nicht vorenthalten wollen. D. R.

«Cinque Ports» (Hastings, Dover, Sandwich, Romney, Hythe) und ihren beiden »ancient cities«, Rye und Winchsea zu. Aber waren diese Städte wirklich jemals Häfen in dem Sinne, wie wir es uns vorstellen? Sie hatten eine gewisse Bedeutung, eine locale, Das lässt sich nicht bezweifeln und doch erreichten sie beispielsweise nicht die Stufe, wie Kings Lynn, Yarmouth, Southampton, Plymouth etc. Die »Cinque Ports« stellten vorzugsweise ein Bollwerk gegen feindliche Invasion dar und in Anbetracht der verschiedenen staatlichen Privilegien, welche sie genossen, waren sie verpflichtet, einigen Verkehr zu unterhalten. Gegen Sturm und Seeräuber waren sie zwar ein sicherer Zufluchtsort, als Verkehrshafen konnte ihnen keine Zukunft beschieden sein. Denn Häfen mit lebhaftem Verkehr müssen an grossen Flüssen liegen oder an Verkehrsstrassen des Hinterlandes.

London's Lage entsprach diesen Forderungen. Verbunden durch Landstrassen mit allen Städten eines fruchtbaren, bevölkerten Hinterlandes, und Seeverbindungen mit den südlichen Nordsee- und den baltischen Häfen, machten die Stadt seit frühester Zeit geeignet zum hervorragendsten Verkehrsort des ganzen Landes. Die unmittelbare Nähe der Flüsse und Gewässer von Essex und Suffolk liess zeitig den Werth der Binnenschifffahrt für einen Seehafen erkennen. Canäle wurden gebaut. Schon im Jahre 1624 bestand zwischen London und Oxford eine Wasserverbindung. Anfang und Mitte des nächsten Jahrhunderts entstand eine wahre Hochfluth von Canalbauten; allein 452 Canal- und Wasserbauprojekte wurden in den Jahren 1740—1773 gemacht und zum grössten Theil auch ausgeführt. Erst die Nutzbarmachung der Dampfkraft durch Beschaffung der Eisenbahnen gebot dem Canalbau Halt. Damals gab es in der Nähe und um London herum künstliche Schifffahrtswege von zusammen 2000 Seemeilen Länge. Als der Werth der Eisenbahnen, als Transportmittel, erkannt wurde, nahm die Prosperität der künstlichen Wasserstrassen ab. Anfänglich glaubten deren Eigenthümer — die Canäle waren meistens auf Initiative privater Personen und auf deren Kosten hergestellt — durch gewährte, erhebliche Reduktionen der Frachtraten den Verkehr, welchen die Eisenbahnen an sich gezogen, wieder zurück zu gewinnen. Als aber erst das Erfolge der Bemühungen erkannt war, schlossen sie mit den Eigenthümern und Unternehmern der Eisenbahnen Fusionen und Verträge. Der Schwächere ordnete sich dem Lebensfähigeren unter. Heute stellen in England die Canäle entweder lediglich eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes dar — oder sie führten als Mittel zu Transportzwecken ein wenig beneidenswertes Dasein.*) Vorzugsweise werden Ladungen in Bulk, Waaren billigster Sorte, wie Kalk, Steine etc., vermittelt Kähnen auf den englischen Binnenschifffahrtsstrassen befördert. Werthvollere Gegenstände nehmen ihren Weg auf Eisenbahnen. Ausnahmen kommen zuweilen dann vor, wenn hervorragende Industriestädte mit Seehäfen durch kurze Wasserwege verbunden sind.

London schon von jeher die erste Verkehrsstadt des Landes wuchs zum unbestrittenen Welthafen, nachdem der

Waarenaustausch mit continentalen Häfen aus den Händen der Segelschiffe in den der Dampfer übergegangen war. In gleichem Maasse wie England die erste Seemacht wurde, war London der grösste Verkehrsort, der Weltmarkt. Daraus folgte, dass Waaren aus allen Himmelsgegenden auf den Londoner Markt gebracht wurden, entweder um dort zu bleiben oder um sortirt und nach anderen Häfen weiter verschifft zu werden. Bis zu welchem Grade dieser Zustand noch vorherrscht und welchen Einflüssen etwaige Umwälzungen oder Aenderungen zuzuschreiben sind, ist eine Frage von nicht geringer Bedeutung. Früher war die Themsestadt der Stapel- und Sammelplatz der vom Continent kommenden nach überseeischen Häfen bestimmten Waaren, der sog. Transitgüter, heute bringen aus deutschem Material auf deutschen Werften hergestellte Schiffe Industrie- und Agriculturprodukte deutschen Ursprungs nach fremden Ländern ohne die britische Metropole anzulaufen. Die Verhältnisse haben sich geändert und zwar in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit.

Wir sind vom Thema abgekommen. Nicht der Aufschwung des deutschen Seeverkehrs sollte geschildert werden, sondern wir wollen untersuchen mit Rücksicht auf welche Eigenthümlichkeiten eines Hafens sich Vergleiche mit anderen Häfen ungezwungen ziehen lassen.

Da ist in erster Linie die Annäherung an den Hafen, über die sich Vergleiche mit anderen stellen lässt. Ob das Revier oder Fahrwasser eng oder gefährlich, ob unzureichende Tiefenverhältnisse vorherrschen oder ob für Schiff und Lading besondere Gefahr durch häufig auftretende Nebel, Eis oder uncontrollirbare Strömungen entsteht. Weiterhin mit Bezug auf Dockeinfahrten ist zu beachten, ob dieselben modern construirten Schiffen beim Einlaufen Schwierigkeiten bereiten, ob sie zu klein oder nicht tief genug sind, ob die Quais zu eng sind und ob genügender Lagerplatz für gelöschte bezw. einzunehmender Güter vorhanden ist, ob die hydraulischen Krafteinrichtungen mit Rücksicht auf Lös- und Ladezwecke auf der Höhe stehen. Dann ist auf die Beschaffenheit einer Anzahl der am Platze befindlichen Trockendocks zu achten, ebenso ist zu untersuchen, ob die lokalen gesetzlichen Bestimmungen einer schnellen Schiffs Expedition etwa hindernd im Wege stehen, wie und bis zu welchem Grade die Landesbehörden den Interessen der Rheder und Verloader entgegenkommen bezw. gegenüberstehen, ob der Arbeitslohn ungewöhnlich hoch und die tägliche Arbeitszeit nicht zu kurz ist etc.

Ehe wir weiter gehen und uns mit der Beschreibung einzelner Häfen beschäftigen, mag noch besonders auf die Bedeutung möglichst schneller Expedition, besonders theurer moderner Dampfer für einen Hafen, hingewiesen werden. Man kommt, wenn die Dockverhältnisse den modernen Ansprüchen entsprechen, wohl schnell in einen Hafen hinein, nicht aber ebenso glatt und schnell heraus. Im noch höheren Grade, wie jeder Rheder Ausgaben hasst, sind ihn Verzögerungen in der Expedition des Schiffes zuwider. Sein Dampfer mag beispielsweise regulären Dienst unterhalten, sodass eine Verzögerung der Abgangszeit nicht nur Unregelmässigkeit in der ganzen weiteren Reise zur Folge hat, sondern auch den guten Ruf der Rhederei, im Sinne prompter Verschiffung, beeinträchtigt. Oder ein Dampfer soll laut Charter an einem festgesetzten Termine in einem bestimmten Hafen sein. Lässt sich dieser Vorsatz, infolge von Widerwärtigkeiten, wie sie etwa durch einer langjährigen und schnellen Beförderung hinderlicher Hafenunsanthe entstehen, nicht durchführen, die Folgen sind unberechenbar. Ebenfalls ist ein längerer unvorgesehener Hafenaufenthalt mit sehr grossen Kosten verbunden, wenn es sich um ein grosses Schiff mit starker Besatzung und erheblichen Unterhaltungskosten handelt. Sorge für eine schnelle Beförderung des Schiffes, und der Rheder vergibt vieles; verzögert den Abgangstermin, er mag es entschuldigen, vergessen wird er es nicht. — — — (Fortsetzung folgt)

*) Es ist jedenfalls eine höchst merkwürdige Erscheinung, in England nennt man Binnenschifffahrtswegen einen längst überwundenen Standpunkt, der nur noch ein gewisses historisches Interesse hat, während in Deutschland — mit Ausnahme der massgebenden Hamburger und der Agrarier — alle Volksschichten für ein weitverzweigtes Canalnetz schwärmen. Englische volkswirtschaftliche Autoritäten behaupten, die Frachtsätze in der Binnenschifffahrt sind erheblich höher und werden es immer bleiben, als die Eisenbahnfrachten, bei uns verspricht man sich von einem weiteren Ausbau unserer Binnenschifffahrtsstrassen eine Verringerung der Transportkosten. Sind englische Bahnen leistungsfähiger als deutsche? Ist unser Bahnnetz noch nicht in dem Grade verzweigt, wie es in England der Fall? Oder liegen in Folge der Küstenfiguration und des vom Norden nach Süden durch schiffbare Flüsse gekennzeichneten Hinterlandes bei uns die Verhältnisse anders als in Grossbritannien? Wir müssen das Letztere annehmen und zugeben, dass die wichtigsten deutschen Industrie- und Verkehrsplätze des Binnenlandes, sofern sie es heute noch nicht sind, durch den Mittellandkanal in unmittelbare Wasserverbindung mit unseren Nordsee-entron gebracht werden. D. H.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Strandung und Untergang des deutschen Viermast-vollschiffes »H. Bischoff« am 22. Octbr. in der Elbmündung auf Gross-Vogelsand.

Am 28. October d. J., 8 Uhr Vorm., befand sich der »H. Bischoff«, von Caleta-Buena kommend und mit 3500 Tons Salpeter für Hamburg beladen, etwa WSW. 10 Seem. von Helgoland. Der Wind war W. bis NWzN., es wehte hart mit schweren Böen. Man steuerte nach dem ersten Elbfeuerschiff und sichtete dasselbe in der Richtung OSO. Vorher in der Nordsee war auf der ganzen Strecke von Borkum bis zur Elbe kein Hamburger Lootsenschooner in Sicht gekommen. In der Nähe von Helgoland kam der Hamburger Schlepper »Albatros« herbei, den Capitän Schwarting annahm, das Schiff nach Hamburg zu bugsiren. Mit Rücksicht auf das stürmische Wetter und den hohen Seegang konnte dem Schlepper aber die Schlepptrasse nicht gegeben werden, weshalb der »Albatros« dem »H. Bischoff« den Weg zeigend, voraus lief. Etwas unterhalb der noch auf der äusseren Station liegenden Lootsengalote liess der Capitän sein Schiff nach Nord zu beidrehen, um von dem inzwischen in Sicht gekommenen Lootsendampfer »Simon van Utrecht« einen Lootsen zu nehmen. Das Schiff lag z. Z. ungefähr Nord per Compass an; man musste dann noch eine ziemliche Zeit warten, bis ein Lootse kam, weil der Lootsendampfer vorher der deutschen Bark »Asselt«, die eben vor dem »H. Bischoff« eingelaufen war, einen Lootsen geben musste. Ebe der Lootse an Bord des »H. Bischoff« war, hatte man auf diesem das Ruder »hart Backbord« legen lassen. Als dann der Lootse an Bord kam, waren die Klüver und das Grossstengentagsegel schon gesetzt, während die Fock grade beigesetzt wurde. Das Schiff gehorchte dem Ruder gut und war bereits bis Ost per Compass abgefallen, als es plötzlich auf Grund gerieth und anfang heftig zu stossen. Durch die Fluth und den immer stärker werdenden Weststurm wurde das Schiff dann so hoch auf Gross-Vogelsand getrieben, dass es fest sass und durch Segelmanöver nicht wieder flott zu machen war. Bald brachen schwere Sturzseen beständig über das Schiff hinweg, so dass eine Bergung desselben in dem schwerem Wetter vorläufig nicht möglich war, auch wurde der Aufenthalt an Bord gefährlich. Der Lootse stieg daher in ein Boot und rieth zum schleunigen Verlassen des Schiffes, während nach Capitän Schwartings Ansicht zunächst keine Gefahr für die Besatzung vorlag. Das Boot, in dem der Lootse sass, wurde dann zu Wasser gelassen und verliess mit dem Lootsen und neun Mann von der Besatzung das Schiff. Fast gleichzeitig wurde auch das grosse Rettungsboot zu Wasser gelassen, in das sich weitere acht Mann von der Besatzung begaben, mit dem Befehl, sich vermittelst einer mitgegebenen Lothleine in der Nähe des »H. Bischoff« zu halten, um weitere Leute, bezw. einen der Steuerleute in das Boot aufzunehmen. Das Boot trieb indess nach kurzer Zeit vom Schiffe fort und folgte dem Boote, in dem sich der Lootse befand, letzteres hat das dritte Feuerschiff glücklich erreicht, während das zweite Boot leider vertrieben ist. Gegen 4¹/₂ Uhr Nachmittags kam ein Boot von einem Feuerschiff längsseits, in welches die beiden Steuerleute und sechs Mann stiegen, die Leine dieses Bootes, welche auf dem Schiff befestigt war, brach aber und das Boot trieb vor dem Winde über Gross-Vogelsand weg nach der Norder-Elbe, wo es von dem Schlepper »Norderney« aufgenommen und die Besatzung in Cuxhaven gelandet wurde.

Bei Anbruch der Nacht befanden sich, ausser dem Capitän Schwarting, an Bord des »H. Bischoff« noch der Bootsmann Bengston, Matrose Hansen und der Steward Vahsel. Mit dem Eintritt der Ebbe hörte das Schiff auf zu stossen und blieb ruhig sitzen. Gegen 7 Uhr Abends peilte man im Hinter-raum bereits zwei Fuss Wasser über den Bauchdielen, während mitschiffs über den Wasserballasttanks schon 3 Fuss Wasser standen. Das Deck war über den beiden Mittschiffscompartments schon an vier Stellen gebrochen, in die das fortwährend durch die Brandung überkommende Wasser beständig einströmte. Während der Nacht holte der Wind südlicher und wurde die Brandung etwas geringer. Mit Tagwerden wurden Nothsignale gezeigt und ein weiteres Rettungsboot klar gemacht. Als man indess noch hierbei beschäftigt war, kam ein Schleppdampfer mit einem Boot im Tau heran und ein zweites Rettungsboot bemühte sich zugleich, in die Nähe des Schiffes zu kommen. Das im Tau des Schleppers befindliche Boot warf, als es in die Nähe »H. Bischoff« gekommen war, die Schlepptrasse los und legte am Steuerbordbug des Schiffes an, worauf Capitän Schwarting mit dem Rest der Besatzung das Schiff verliess. Die Schiffbrüchigen wurden dann an Bord des Staatsdampfers »Neuwerk« gebracht und von diesem am 29. October um 11 Uhr Vorm. in Cuxhaven gelandet.

Nach eingehender Zeugenvernehmung, die mehrere Stunden in Anspruch nahm, gab der Reichskommissar seiner Meinung in etwa folgenden Worten Ausdruck:

»Die Strandung des Schiffes »H. Bischoff« auf Gross-Vogelsand, der Untergang desselben und der damit verbundene Verlust von 8 Menschenleben, ist in erster Linie auf das z. Zt. herrschende stürmische Wetter, den hohen Seegang, so wie darauf zurückzuführen, dass das Schiff nicht rechtzeitig einen Lootsen erhalten konnte. Der Unfall wäre voraussichtlich zu vermeiden gewesen, wenn der Schlepper »Albatros«, den Capitän Schwarting zur Assistenz angenommen hatte, den »H. Bischoff« angefasst hätte oder wenn er, da ein Anfassen nicht möglich war, vorausgelaufen wäre und ihm den Weg gezeigt hätte. Der Lootse Pries hat sich seiner Stellung nicht gewachsen gezeigt, er hat durch sein Verhalten die Leute an Bord verwirrt und zum Verlassen des Schiffes veranlasst. Hätten die Leute auf ihren Capitän gehört und wären an Bord geblieben, dann hätten sie muthmasslich gerettet werden können. Anträge habe ich nicht zu stellen. Hervorheben möchte ich noch, dass diejenigen, die die Rettung der Schiffbrüchigen ausgeführt haben, die grösste Anerkennung verdienen.«

Der einige Tage später gefällte Spruch des Seeamtes lautet:

»Die Strandung und der Verlust des deutschen Viermastschiffes »H. Bischoff«, infolge dessen acht Personen der Besatzung und vier Matrosen des Elbfeuerschiffes 11 ihren Tod gefunden haben, ist darauf zurückzuführen, dass das Schiff die Elbe einlaufend unterhalb der Lootsgalote nach Norden beidrehte, um einen Lootsen zu übernehmen, und dann durch das stürmische Wetter und infolge zu späten Abhaltens auf Gross-Vogelsand geworfen wurde. Es wäre richtiger, wenn der Lootsenabsetzdampfer unter ähnlichen Verhältnissen aufkommende Schiffe veranlasste, weiter elb-aufwärts zu segeln um erst an geeigneter Stelle Lootsen überzunehmen. Die getroffenen Rettungsmassregeln sind mit Eifer und Umsicht ausgeführt. Besonders hervorzuheben ist die Opferwilligkeit der Mannschaften des 2. und 3. Feuerschiffes und die Hilfeleistung seitens der Schlepper »Reiherr«, »Norderney« und »Cuxhaven«.

Das Seeamt spricht den beteiligten Personen seine volle Anerkennung aus.«

*) Wir veröffentlichen diesmal in gedrängter Kürze den Sachverhalt vor und nach der Strandung, wie er in der Tagespresse geschildert ist. Ist die Begründung erst der Allgemeinheit zugänglich gemacht, dann kommen wir event. wieder auf die Seeamtsverhandlung zurück. D. H.

Schiffbau.

Bauftrag. Die Hamburg-Amerika Linie hat mit der Actien-Gesellschaft »Neptun« zwei Frachtdampfer von je 6100 T. d. w. contrahirt. Das eine dieser Schiffe ist in Spanten gestellt worden. Beide Dampfer sind die grössten Fahrzeuge, die seither überhaupt auf einer mecklenburgischen Werft auf Stapel gesetzt wurden. Die Schiffe, welche die Baunummern 196/197 führen, werden in den Abmessungen von $338' \times 51' \wedge 21' 11''$ aus bestem deutschen Siemens-Martin Stahl als Zwischendeckseitendampfer mit drei Pfahlmasten für Schoonertakelage erbaut. Sie sind ausschliesslich für den Transport von Erzen bestimmt.

Bauftrag. Bei der Firma Nüscke & Co. in Grabow bestellte die Kaiserliche Marine zwei Transportfahrzeuge von je 220 Tons Wasserverdrängung, die Actien-Gesellschaft Poseidon hier einen Frachtdampfer von 1120 T. Wasserverdrängung. Die Ablieferung der Schiffe erfolgt im Laufe des nächsten Jahres.

Stapellauf. Am 10. November lief in West-Hartlepool für die Hamburg-Amerika-Linie ein von der Gesellschaft auf dem Helgen angekaufter Neubau, der den Namen »Nassovia« erhielt, glücklich vom Stapel.

Stapellauf. Am 13. November liefen auf der Jos. L. Meyer'schen Schiffswerft, Papenburg, 2 Schleppdampfer vom Stapel. Der grössere derselben, »Caurus«, ist für die Kaiserl. Werft in Wilhelmshaven bestimmt, während der kleinere, »Pioniere«, für das Hafenbauamt in Swakopmund in Deutsch-Südwestafrika gebaut wurde.

Probefahrt. Der auf den Howaldt-Werken in Kiel für die Russian Steam Navigation & Trading Co., Odessa, neu-erbauter Dampfer »Mercur« hat am 13. November seine offizielle Probefahrt ausgeführt. Das für die ständige Fahrt zwischen Odessa und Wladivostock bestimmte Schiff misst: $350' \times 47' \times 179'$ und hat einen Raumgehalt von 3600 T. Br. oder 2400 R.-T.-N. Die drinfache Expansionsmaschine entwickelt 2400 ind. Pferdekräfte Stärke und verleiht dem Schiffe eine Geschwindigkeit von $12\frac{1}{2}$ Knoten.

Vermischtes.

Medaillen für Erfindungen auf dem Gebiete des See-Rettungswesens. (Pariser Weltausstellung.) Wie wir erfahren, bedarf eine auf Seite 523 der »Hansa« ausgesprochene Behauptung einer gewissen Modification. Es heisst dort: »Soweit uns bekannt, darf auf diese Ehre (nämlich auf eine Prämierung für ausgestellte Apparate zur Rettung von Menschenleben auf See) nur eine Firma, eine deutsche, Anspruch machen.« ... Thatsächlich sind einer grossen Anzahl Firmen, deutschen und ausländischen, die sich um den Pollock-Preis beworben haben, Medaillen für ihre Ausstellungsobjecte verliehen. Allerdings hat nur eine diese Auszeichnung von der Jury der Schiffahrts-Ausstellung erhalten — aber nur darum, weil sie ihre Apparate nicht der Jury über die Vertheilung des Pollock-Preises zur Prüfung unterstellte, sondern sie im Schiffahrts-pavillon zur Schau stellte. Nach der uns freundlichst zur Verfügung gestellten Liste, betr. die verliehenen Medaillen für Erfindungen auf dem Gebiete des Rettungswesens auf See, haben als Bewerber um den Pollock-Preis deutsche Firmen

bezw. Personen erhalten: Die silberne Medaille: Doerr; die bronzene: Klencke, Meller und Wrage (?); ebrenvolle Erwähnungen: Jurgschat, Rennert, Schneemann, Weiss & Groeschner, Livonius, Wilckens & Schmidt.

Wie bekannt, ist vor einiger Zeit zwischen dem Feuerschiff »Borkumriff« und dem Leuchthurm auf Borkum eine drahtlose (Marconi'sche) Telegraphenverbindung hergerichtet worden. Der Verkehr hat sich längere Zeit gut abgewickelt, nun aber ist die Verbindung gestört. Die sehr empfindlichen Apparate sowohl, wie die Batterien gerathen durch die ganz ausserordentlich starken Bewegungen und plötzlichen Stösse, welche das Feuerschiff bei hohem Seegang zu erleiden hat, in Unordnung und versagen den Dienst. Es ist darum sehr schwierig, die Fehlerstelle zu ermitteln, und oft erübrigt nur, die als unbrauchbar erkannten Apparate oder Batterien gegen gute auszutauschen. Aber auch das ist sehr schwierig und oftmals ganz unausführbar, weil die Gegenstände, welche verhältnissmässig recht schwer sind und nicht gestossen oder geworfen werden dürfen, bei hohem Wellengang nicht an Bord des Feuerschiffes gebracht werden können.

Zur Wiederinstandsetzung der gestörten Verbindung ist, wie wir hören, ein Beamter des hiesigen Telegraphenamtes mittels des Regierungsdampfers zum Feuerschiff »Borkumriff« gefahren. Hoffentlich wird es gelingen, die Einrichtung wieder gebrauchsfähig herzustellen.

Wie der W.-Ztg. hiorzu von zuständiger Seite auf eine Anfrage mitgetheilt wird, sind vereinzelt allerdings in Folge des schweren Wetters Störungen der elektrischen Anlage auf dem Borkum-Feuerschiff zu verzeichnen gewesen. Um den vorhandenen Uebelständen abzuheffen, wird die Station mit einigen Reserveapparaten ausgerüstet werden, um für den Fall, dass die in Benutzung befindlichen Apparate versagen sollten, die Reserveapparate einschalten zu können.

Unterricht für angehende Schiffsköche. Auf Anregung des Kieler Nautischen Vereins ist mit dem Ausschuss unserer Kieler Volksküche ein Abkommen herbeigeführt worden, wonach gegen Zahlung einer geringen Entschädigung ein Cursus im Kochen für spätere Schiffsköche durchgemacht werden kann. An solchem Unterricht können Knaben theilnehmen, die erst zur See gehen wollen und ebenso ist jungen Leute, die bereits dem Seemannsberuf angehören, die Theilnahme gestattet. Eltern und Lehrer sollten gegebenen Falles auf die Einrichtung hinweisen. Die Aneignung der für das Kochen auf Schiffen erforderlichen Kenntnisse vermehrt die Aussichten, sich im Schiffsdienste einen besser gelohnten Posten zu verschaffen. Insbesondere möchte es sich empfehlen, dass die Aufsichts- und Erziehungs-Commission der Kieler Gesellschaft freiwilliger Armenfreunde, die nicht selten vor der Confirmation stehenden Knaben behülflich ist, sich dem Seemannsstande zu widmen, ihre Schützlinge entsprechend belehrt. Zu weiterer Auskunft wird Rentier Fleck, Muhlhusstrasse 60, Kiel, bei dem auch die Anmeldungen zu beschaffen sind, gern bereit sein.

Ein Mitglied der Hafenverwaltung in Dover hat angekündigt, die Verwaltung habe beschlossen, die Einbringung eines Gesetzesentwurfs im Parlament anzuregen, welcher für eine grossartige Erweiterung der Dockanlagen nach einem Plane Vorsorge trifft, der 1 125 000 Pfund erfordern und für die Bedürfnisse der grössten Seedampfer ausreichend sein soll; die nach Amerika fahrenden Hamburger, Bremer, Antwerpener, Amsterdamer und Rotterdamer Linien hätten bereits die Absicht kund gethan, Dover anzulaufen, falls diese Verbesserungen durchgeführt würden. Verschiedene betheiligte Behörden hätten geäussert, der Gesetzesentwurf werde auf keinen Widerstand

stossen. Diese Arbeiten seien völlig unterschieden von den am Staatshafen in Dover in Aussicht genommenen Arbeiten, von denen angenommen wird, dass sie vier Millionen Pfund kosten sollen. Diese Arbeit werde sofort aufgenommen werden.

Schiffahrt in Madagaskar im Jahre 1899. In den Häfen Madagaskars verkehrten im Jahre 1899 folgende Schiffe:

Nationalität	Zahl der Schiffe	Reg.-Tonn	Procentsatz des Gesamttraumgehalts
Französische.....	9 325	1 570 810	89,7
Britische.....	3 786	74 138	4,3
Deutsche.....	167	54 682	3,1
Britisch-Indische.....	118	10 881	0,6
Andere.....	109	41 689	2,4
Zusammen	13 395	1 752 200	100.

(The Board of Trade Journal.)

Den Schiffsverkehr mit La Guaira vermittelten im Jahre 1899 198 eingehende und 148 ausgehende Dampfer und 19 eingehende und 6 ausgehende Segelschiffe. Nach der englischen, französischen, niederländischen und amerikanischen Flagge nahm Deutschland mit 24 Dampfern und 2 Segelschiffen die 5. Stelle im Schiffsverkehr mit dem Hafen von La Guaira ein. (Nach einem Berichte des Kais. Konsuls in La Guaira.)

Vergrößerung der Hafenanlagen in Triest. Zwischen der Triester Gemeinde und der Regierung ist ein Vertrag zu Stande gekommen, nach welchem dieser von der Gemeinde für die projectirte Vergrößerung der Hafenanlagen eine Subvention von einer Million Kronen gezahlt wird.

Die auf die Erweiterungsbauten im Triester Hafen bezügliche Offerten-Ausschreibung sollte noch im Laufe des Monats October 1900 veröffentlicht werden und nicht nur diejenigen Arbeiten umfassen, welche im nächsten Jahre mit der von der Gemeinde geleisteten Subvention zur Ausführung bestimmt sind, sondern sämtliche Bauten des Projectes, dessen Kosten auf zwölf Millionen Kronen veranschlagt sind.

Die Erweiterungsbauten umfassen folgende bauliche Veränderungen und Herstellungen:

1. Verbreiterung der Riven von Mole IV bis Mole S. Carlo;
2. Herstellung von zwei beweglichen Brücken über den Canal Grande;
3. Herstellung einer Landungsmauer vorm Sanitätsgebäude;
4. Verbreiterung der Riva Grumula;
5. Errichtung einer Anlegestelle in der Sacchetta;
6. Anlage zur Unterbringung der Massengüter in S. Andrea, wozu der Bau einer Mole und einer sich daran schliessenden Ufermauer sammt Schutzdamm in Aussicht genommen worden ist.

Die sämtlichen Bauten sollen spätestens in acht Jahren vollendet sein.

(Nach einem Berichte des Kaiserl. Consuls in Triest.)

Kleine Mittheilungen.

Als Bergelohn sind dem Hamburger Dampfer »Amasis«, von der Kosmos-Linie, der vor einiger Zeit das französische Schiff »Ville de Dijon« mit schwerem Sturmschaden in Montevideo einbrachte, durch Vereinbarung mit der Rhederei des Schiffes 175 000 fr. zuerkannt worden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 12. November. Folgende Frage lag zur Beantwortung vor:

»Ist ein auf der Elbe verlorener Anker, an dem sich keine Boje befindet, als herrenloses Gut zu betrachten, oder steht dem früheren Besitzer noch das Verfügungsrecht zu?«

Die Versammlung ist der Ueberzeugung, dass ein solcher Anker ebensowenig herrenloses Gut, wie jeder verlorene Gegenstand, ist; auch die Praxis hat schon in diesem Sinne entschieden, allerdings müsse event. für einen aufgefischten Anker ein entsprechender Bergelohn ausgekehrt werden. — Nach Erledigung dieses Gegenstandes hielt Herr Knipping den in Aussicht gestellten Vortrag über die Verbreitung des Chronometers in der deutschen Handelsmarine. Die sehr eingehenden Ausführungen sind grössten Theils eine Wiedergabe des am Anfang des Jahres in der »Hansa« veröffentlichten Artikels »Das Chronometer in der deutschen Handelsmarine« (Seiten 111, 123, 135, 147). Gestützt auf die Thatsache, dass innerhalb der letzten 20 Jahre Schiffe mit je 2 Chronometern von 60 auf 220 zugenommen haben, befürwortet der Vortragende, der Verein möge sich dahin aussprechen, dass es wünschenswerth sei, wenn auf deutschen Schiffen in langer und atlantischer Fahrt allmählig eine zweite Secuhr eingeführt werde und zwar solle die Einführung mit den neu erbauten, den angekauften und den grösseren Schiffen beginnen, und stufenweise zu den weniger grossen Schiffen übergehen. An den Vortrag knüpfte sich eine lebhafte Debatte, in der vorwiegend der Standpunkt vertreten wird, dass eine gesetzliche Vorschrift über die Führung einer bestimmten Anzahl Chronometer zu Unzulänglichkeiten führen könne; man solle den Rhedern überlassen, darüber Erfahrungen zu sammeln und diese verwerthen. Ausserdem würde durch die infolge einer solchen Vorschrift nothwendig werdende Waarenproduction von Chronometern die Leistungsfähigkeit der deutschen Chronometerindustrie — ganz besonders in den ersten Jahren auf eine harte Probe gestellt, während es andererseits nicht ausgeschlossen ist, dass die Qualität der Instrumente darunter leiden könne. Von anderer Seite wird besonderes Gewicht darauf gelegt, nur solche Chronometer in den Dienst der Handelsmarine zu stellen, die vorher einer Untersuchung auf Temperatur unterzogen worden sind. Herr Knipping vertheidigt nochmals seinen Standpunkt und stellt einen im obengenannten Sinne redigirten Antrag zur Abstimmung, der abgelehnt wird, während folgender von Herrn Dr. Bolte eingebrachter Antrag die Zustimmung des Vereins findet:

»Der Nautische Verein zu Hamburg hält die Einführung und Benutzung von Chronometern, welche auf Temperatur geprüft sind, zum Zweck der Längenbestimmung auf See für sehr erwünscht.«

Nächste Sitzung am 19. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 14. November. Als Mitglied wird Herr Capt. Maschgule aufgenommen; das Andenken an das verstorbene Mitglied Capt. Kühlbronn wird in üblicher Weise geehrt. Nach Erledigung verschiedener Eingänge, — betr. Annoncen in Tagesblättern, Sympathiekundgebung für den Präsidenten der Transvaalrepublik Paul Krüger, Einladung zur Einführung des neuen Seemannspastors — wird zur weiteren Stellungnahme zu den Beschlüssen der Reichstagscommission über den Entwurf der Seemannsordnung geschritten. Im § 35 wünscht der Verein den Wortlaut des Entwurfes im Abs. 2 wieder hergestellt zu sehen; es handelt sich um eine Controlle der Mannschaft mit Bezug auf Reinhaltung der Logisräume. Zu den folgenden Paragraphen erklärt sich der Verein mit den Vorschlägen der Reichstagscommission einverstanden. Nach § 46 soll der durch verminderte Mannschaft ersparte Theil der Heuer auch dann zur Vertheilung unter die an Bord befind-

lichen Mannschaftsglieder kommen, wenn die Verminderung durch Desertion herbeigeführt ist. Nach § 47 findet ein Auf-rücken im Range und der Heuer ein Jahr früher statt, als es bisher nach der Seemannsordnung geschehen. In § 51 ist die Vereinarungsformel gestrichen; es handelt sich um die Mannschafts-Beköstigung, von der gewünscht wird, dass sie sich nach dem örtlichen Rechte des Heimathshafens richten solle. Statt der Worte »soweit nicht ein Anderes vereinbart ist, schlägt der Verein vor »soweit es sich nicht um Selbst-beköstigung handelt«. Nach § 52 gebührt dem Schiffsmanne unter allen Umständen eine den erlittenen Ent-behrungen entsprechende Vergütung. — Der von der Reichstags-commission gestellte Separatantrag zur Seemannsordnung, nämlich so ziemlich alle Obliegenheiten im Seeschiffahrtsbetriebe — Ausrüstung, Bemannung, Stauung der Ladung, Controlle über die Seetüchtigkeit, den Tiefgang, die Beschaffenheit der Lös- und Ladevorrichtungen etc. — einer staatlichen Beaufsichtigung zu unterstellen, wird von der Versammlung als schädlich, unpraktisch und undiscutirbar ohne jede De-batte pure abgelehnt. § 59 fordert für den verstorbenen Schiffsmann eine dem Seegebrauch entsprechende Bestattung. Der Verein hält diesen Zusatz für überflüssig, weil jeder deutsche Schiffsführer, ebenso wie er es bisher gethan auch ferner dafür Sorge tragen wird, dass ein verstorbener Mitglied seiner Mannschaft in würdiger Weise bestattet werde. Die Stellungnahme des Vereins zu diesen Anträgen wird den Einzelvereinen mit dem Ersuchen um möglichst um-gehende Berücksichtigung, zugesandt werden. — Hierauf beschäftigt sich der Verein mit Beantwortung der Frage: »Wo ist die vordere Laterne eines vor Anker liegenden Schiffes zu placiren? Am Fockstag oder im Fockwant.« Veranlassung zu dieser Frage giebt das Urtheil eines französischen Gerichtes, welches das collidirende in Fahrt befindliche Schiff von aller Schuld freispricht, weil das collidirte zu Anker liegende Fahr-zeug — beide waren Dampfer — seine vordere Ankerlampe im Fockwant angebracht hatte. Die sehr lebhaft und er-schöpfende Discussion bringt vorwiegend die Meinung zum Ausdruck, dass für Dampfer das Fockstag, für Segler das Fockwant die geeignetste Stelle sei. — Nachdem noch auf das am 24. November stattfindende Stiftungsfest des Vereins auf-merksam gemacht und um rege Betheiligung ersucht ist, wird bemerkt, dass die nächste Sitzung am 28. November stattfindet.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 8. November abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung, wurden zunächst 3 Herren als Mit-glieder in den Verein aufgenommen, während 1 Herr sich zur Wiederaufnahme gemeldet hatte. Hierauf wurde zur Tages-Ordnung: »Effecten-Versicherung des Vereins« über-gegangen. Hierzu wurde ausgeführt, dass durch den dankens-werthen Beschluss des Vereins Hamburger Rheder, die Ver-sicherung der Effecten der Seeleute kostenfrei zu übernehmen, die Versicherung unseres Vereins für weit aus den grössten Theil der Mitglieder zwecklos geworden wäre. Es sei nicht zu erwarten, dass nach Abgang der auf Hamburger Schiffen fahrenden und der an Land lebenden Mitglieder noch eine der-artige Anzahl von Versicherungsnehmern auf fremden und ausserhamburgischen Schiffen verbleibe, dass die Versicherung durch diese Anzahl aufrechterhalten werden könne. Nach eingehendster Besprechung wurde daher einstimmig beschlossen, diese Einrichtung des Vereins mit dem 1. Januar 1901 in Liquidation treten zu lassen, sofern zu dieser Zeit die Ver-sicherung des Vereins Hamburger Rheder in Kraft trete und zwar dergestalt, dass jedes auf Hamburger Schiffen fahrende Mitglied über diesen Zeitpunkt hinaus noch bis zur Rückkunft

in den Hamburger Hafen oder solange versichert sei, bis sich Gelegenheit böte, in die Versicherung des Vereins Hamburger Rheder aufgenommen zu werden. Als spätesten Termin, bis zu welchem die Versicherung laufen solle, wurde der 1. Juli 1901 festgesetzt. Ueber die Fonds der Versicherung soll in einer späteren Versammlung Beschluss gefasst werden. Von einer Seite wurde noch darauf aufmerksam gemacht, dass für manche Fälle die in Aussicht gestellte Höhe der Versicherungs-summe nicht genüge und das aus der Effecten-Versicherung des Vereins auch hervorgehe, (?) dass die Mitglieder im All-gemeinen höher versichert seien, als der Verein Hamburger Rheder in Aussicht gestellt habe. Hierzu wurde jedoch be-merkt, dass vielleicht auch hierin später eine Aenderung ge-troffen werde. Beschlossen wurde sodann einstimmig das in Aussicht genommene Organ des Vereins bereits mit dem 1. December d. J. in einer Probenummer er-scheinen zu lassen, da solches unter den obwaltenden Ver-hältnissen dringend geboten erscheine. Beantragt wurde sodann noch eine Abänderung des § 7 der Satzungen, mit deren Vor-bereitungen der Verwaltungsrath, der zu diesem Zweck um 3 Mitglieder verstärkt ist, beauftragt wurde. Berichtet wurde noch, dass in den letzten Tagen ein Rundschreiben von der Sloman-Linie an ihre Capitäne und Officiere versandt sei, laut welchem diese Rhederri erklärt, jeden dieser Angestellten über die von ihm versicherte Summe hinaus noch mit weiteren 1000 *M* auf eigene Kosten versichern zu wollen; auch sollen die III. Officiere und Maschinen-Assistenten nicht gezwungen sein ihr Leben zu versichern.

Büchersaal.

Die Nautik in elementarer Darstellung. Einführung in die Schiffahrtskunde, bearbeitet von Dr. F. Bolte, Ober-lehrer an der Navigationsschule in Hamburg, Verlag von Julius Maier in Stuttgart 1900.

Das Buch ist zur Förderung des Verständnisses der Schiffahrt in weiteren Kreisen, sowie zum Unterricht an Lehranstalten geschrieben. Zur Erreichung dieses Zieles war es erforderlich, den Aufbau der Nautik auf eine in mathe-matischer Hinsicht elementare Grundlage zu stützen und sich den den Schülern unserer höheren Lehranstalten zur Verfügung stehenden mathematischen Hilfsmitteln anzupassen. Um aber den jungen Leuten ein Mittel zu bieten, welches sie befähigt, vor Eintritt in die Karriere selbst noch auf der Schule die Gesetze der Navigierung zu verstehen, ohne, wie bei den grösseren für Schiffsofficiere bearbeiteten Handbüchern der Navigaton üblich, die täglichen Verhältnisse der Seemannschaft an Bord und die Kenntnisse der seemannischen Kunstaus-drücke vorauszusetzen, ist naturgemäss auf die Erklärung dieser für das gesteckte Ziel unumgänglichen Begriffe in einer jedem Laien verständlichen Weise gebührende Rücksicht genommen worden, wozu die gewählte, für die Zwecke des Selbstunterrichts besonders geeignete Darstellung nach der Methode Kleyer eine vorzügliche Gelegenheit bot.

Der zweite Gesichtspunkt, welcher für die Bearbeitung der Nautik sowohl hinsichtlich des Stoffes als auch der Dar-stellung maassgebend war, ist der Wunsch gewesen, dem mathematischen Unterrichte an unseren höheren Schulen ein Anwendungsgebiet zugänglich zu machen und eine Fund-grube von Aufgaben erschliessen zu helfen, welche in besonders hohem Grade geeignet erscheinen, die immer allgemeiner zum Ausdruck gelangenden Bestrebungen der Vertreter des mathe-matischen Unterrichts nach Anpassung desselben an die wirklichen Verhältnisse des praktischen Lebens zu unter-stützen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 47.

Hamburg, den 24. November.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen. (Fortsetzung.) — Rheder und See-Berufsgenossenschaft. — Deutscher Nautischer Verein. Drittes Rundschreiben. — Seemannsverhandlung. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten.

Auf dem Ausguck.

Der von Herrn Dr. Boediker, dem ehemaligen langjährigen Präsidenten des Reichsversicherungsamtes, gelieferte Commentar*) zu der Raab'schen von uns in letzter Nummer kurz besprochenen Schrift, ist ein Document, dem in den Annalen der See-Berufsgenossenschaft schon aus dem Grunde ein hervorragender Platz eingeräumt zu werden verdient, weil die Broschüre in den Augen jedes Unparteiischen zu einem Conglomerat ebenso persönlicher wie verletzender Angriffe gestempelt wird. Herr Dr. Boediker hat sich während seiner zwölfjährigen Thätigkeit in hervorragender Stellung durchaus berechtigter Weise den Ruf eines wahren Freundes deutscher Arbeitnehmer verdient. Umso mehr haben seine treffenden kritischen Beleuchtungen Anspruch auf weitgehende Beachtung bei allen solchen Personen, denen die Fähigkeit, einen Gegenstand sachlich beurtheilen zu können, noch nicht abhanden gekommen ist. — Im Anschluss an unsere Besprechung der Broschüre, wie sie auf Seite 541 steht, mag noch folgende Bemerkung gestattet sein. Der Reconsent ist verschiedentlich gefragt, wesshalb eine eingehende Besprechung bzw. Widerlegung der in der Broschüre enthaltenen Angriffe unterblieben ist. Wir antworten, dass die Schrift der »Hansa« nur deshalb Veranlassung bieten konnte, darauf einzugehen, weil sie in weiteren Seemannskreisen Aufsehen und Unwillen hervorgerufen hatte, nicht aber, weil die eine oder andere Person, Corporation etc. angegriffen

worden ist. Aus diesem Grunde waren die Bemerkungen in der »Hansa« nur allgemeiner Natur — und wir glauben mit Recht. —

Aus Hamburg wird uns geschrieben:

»Aus dem in der Tapespresse veröffentlichten Rundschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein geht hervor, dass die Frage der Fischerlichterführung auf Veranlassung des Deutschen Seefischereivereins einen Gegenstand der Tagesordnung des nächstjährigen Vereinstages bilden wird. »Wer zuerst kommt, der zuerst mahlt« heisst es im Volksmund, von dem behauptet wird, dass er nicht immer die Wahrheit spricht. In diesem Falle hat er es aber gethan. Die Fischerlichterfrage ist — in neuerer Zeit — zwar auf die nicht minder mit Arbeits- als Kosten-Aufwand verbundene Initiative des Nautischen und Seeschiffer-Vereins zu Hamburg in den Vordergrund des Interesses getreten, nicht aber ist seitens des Nautischen Vereins hieraus zeitig genug die Consequenz gezogen, anderenfalls hätte der Gegenstand nur auf Veranlassung dieses Vereins auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages gebracht werden können. Wir erinnern an die von beiden Vereinen herausgegebene textliche sowie graphische Darstellung der Fischerlichter-Verordnungen von acht der hervorragendsten Seestaaten. An alle Anwesenden des letzten Vereinstages sind Exemplare dieser kleinen Schrift mit dem Ersuchen vertheilt worden, an der Hand der Gegenüberstellung der verschiedenen Verordnungen die Gefährlichkeit, ja die Unhaltbarkeit des bestehenden Zustandes untersuchen zu wollen.

*) Siehe Seite 558: „Rheder und See-Berufsgenossenschaft.“

In weiterer Hinsicht haben die beiden Hamburger Vereine (von denen bekanntlich der Seeschiffer-Verein nicht Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins ist) ihr Interesse für die Einheitlichkeit der Fischerlichterführungen dadurch documentirt, dass sie für den in Paris im August abgehaltenen internationalen Congress der Handelsmarine einen Delegirten mit der Marschroute bestellten, die Ansicht der Vereine bezüglich der Fischerlichter energisch zum Ausdruck zu bringen. Auch Exemplare der Gegenüberstellung der Fischerlichter-Verordnungen sind in Paris an alle Delegirte zur Vertheilung gekommen und übereinstimmend sehr sympathisch begrüsst. Unter Berücksichtigung der gehabten Mühewaltung und der nicht geringfügigen Ausgaben, welche die Broschüre erforderte, wäre es allermindestens nicht mehr als recht und billig, wenn die nächstjährigen Besprechungen im Nautischen Vereinstag, auf Grund der vom Hamburger Verein gesammelten Erfahrungen stattfinden, und die mehrfach erwähnte Gegenüberstellung der verschiedenen Fischerlichter-Verordnungen die Basis bildet, auf der in eine Ventilation des Gegenstandes eingetreten wird.

Wir möchten zum Schluss nicht unerwähnt lassen, dass Herr Capitän Leithäuser, bekanntlich der eigentliche »Promoter« der ganzen Fischerlichterfrage, in diesen Tagen Vorschläge zu ihrer Vereinheitlichung gemacht hat, die in der letzten Sitzung des Nautischen Vereins zu Hamburg zu einem Antrag an den Deutschen Nautischen Verein und mit Rücksicht auf den Inhalt des Rundschreibens zu dem Entschluss geführt haben, der Fischerlichterfrage mit »Voll Dampf« näher zu treten. (Siehe auch den Bericht über die Sitzung des Nautischen Vereins, Seite 564).

»Warum sich die »Hansa« noch nicht mit dem neuen internationalen Signalbuch beschäftigt hat« fragt einer unserer Leser und setzt hinzu, »für eine nautische Zeitschrift biete ein solches Thema doch wohl Veranlassung dazu Stellung zu nehmen.« Diese Ermunterung erinnert uns an gewisse periodisch wiederkehrende Mahnungen eines anderen Lesers, wenn nach dessen Ansicht der Thätigkeit unserer Schiffbauwerften nicht genügende Rücksicht geschenkt ist. Dort wie hier werden aber Behauptungen aufgestellt, die keineswegs zutreffend sind. Lassen wir den zweiten Fall ausser Acht, er ist brieflich schon erledigt, und beschäftigen wir uns mit den Klagen über die Verzögerung einer Beschreibung des neuen Signalbuches. Als noch keine deutsche Zeitung oder Zeitschrift daran dachte über das Signalbuch etwas zu schreiben, sind in der »Hansa« in den Jahrgängen 1897, 1898, 1899 und 1900 verschiedene Notizen und ein längerer vom Navigationslehrer Herrn Fellmer, verfasster Artikel

über den wichtigen Gegenstand erschienen. Wir würden demnach für unsere Leser längst Bekanntes wiederholen müssen. Damit Das aber in möglichster Kürze geschehe, mag nachstehender Auszug folgen. Zu den bestehenden 18 Flaggen sind 8 weitere hinzugekommen; es bietet sich mit diesen 26 Flaggen Gelegenheit 735 076 Signale — heute mit 18 Flaggen nur 78 660 Signale — zu geben. Benutzt man auch den Signalbuchwimpel als Flagge, so wird die mögliche Anzahl abzugebender Signale noch um 1352 erhöht. Einflaggige Signale stellen, wenn darüber der Signalbuchwimpel weht, Mittheilungen dringendster Natur dar, alle zweiflaggigen Signale sind solche von besonderer Wichtigkeit und befinden sich — besonders alle Gefahr- und Nothsignale unter dem auch bisher dafür gebrauchten Buchstaben N. Zu Compasssignalen ist jetzt eine Zusammenstellung von 3 Flaggen — bisher bekanntlich 2 — erforderlich. Dieselben haben insofern eine bedeutende Erweiterung erfahren, als sie auch die Compassstriche in Graden angeben; alle angegebenen Peilungen gelten als rechtweisend. Denn kommt eine neue Signalart — der Signalbuchwimpel und darunter 2 Flaggen. Diese Signale geben Tabellen für Grade, Minuten und Secunden der geographischen Position sowie der Zeit. Aus den Vierflaggensignalen setzt sich zunächst das geographische Lexicon zusammen; man hat jedoch nicht mehr allein B als oberste Flagge beibehalten, sondern auch A zu Hülfe nehmen müssen. Dann folgt eine gegen heute ausserordentlich erweiterte Buchstabentafel, nicht mehr allein zum Buchstabiren sondern auch zum Aufgeben von Nachrichten in Chiffren und Zahlen. Auch die Fernsignale haben eine wesentliche Aenderung erfahren. Man hat darauf Bedacht genommen, dass Windstille und ungünstige Beleuchtung das Signalisiren mit anderen Flaggen unmöglich machen können. Dieses Fernsignalsystem wird durch 3 Bälle, 2 Kegel und 1 Cylinder dargestellt. Weiterhin sind, um Missverständnisse, wenn sie gefährlich sind, auszuschliessen, 37 speciell wichtige Signale in einer Tabelle vereinigt; ein einmaliges Hissen bringt sofort die ganze Mittheilung verständlich zum Ausdruck. — Ueber den Zeitpunkt, wann die Uebergangsperiode, also die für das alte und neue System gültige Zeit, beginnt, sind verschiedene Versionen in Umlauf gesetzt. Soweit uns bekannt, ist es die Periode vom 1. Januar 1901 bis 31. December 1901. Das neue System tritt am 1. Januar 1902 in Kraft.

Die Londoner »Shipmaster's Society« hat sich kürzlich wieder mit einem Thema beschäftigt, das periodisch wiederkehrend, immer erneutes Interesse wachzurufen scheint — nämlich mit den **Ausländern auf britischen Schiffen**. Die Gefahr, von Ausländern überschwennt zu werden, scheint in jener Sitzung

soweit es sich um Capitäne und Schiffsofficiere handelt, doch etwas drastisch geschildert zu sein, denn ein hervorragendes Vereinsmitglied, Mr. William Allingham, nimmt nachträglich zu den Ausführungen Einzelner in der Tagespresse das Wort. Sir Charles Dilke der ehemalige Staatssecretär des Aeussern, als Vorsitzender, sowie die Capitäne Blake und Vyrgan hatten im Allgemeinen über die Zunahme der Ausländer auf englischen Schiffen gesprochen und Vorschläge zur Abwehr gemacht. Unter Anderem war lebhaft die Gründung einer nationalen Lebensversicherung für britische Seeleute, solange sie ununterbrochen auf einheimischen Schiffen fahren, begrüsst worden. Eine solche segensreiche Einrichtung würde eine Abnahme der Desertionen verursachen und junge Leute mehr als bisher dem Seemannsberufe zuwenden. Mr. Allingham, wenn er auch der Pensionscasse das Wort redet, und von ihrem Einfluss gute Wirkungen erwartet, bestreitet, dass die Anzahl der auf britischen Schiffen beschäftigten Ausländer besorgniserregend zu wirken vermöge. Er weist nach, procentual ausgedrückt, dass die einzelnen seemännischen Kategorien folgendermaassen durch Ausländer besetzt sind. Die Angaben, officiellen Daten entnommen, sind für den 25. März 1898 in Rechnung gebracht. Darnach waren als Schiffsführer thätig 1,7 Ausländer, als Steuerleute 3,9, Maschinisten 2,0, Unterofficiere 28,9, Matrosen 29,9, Schiffsjungen 9,5, Heizer und Trimmer 19,4, andere Personen im Maschinenfach 17,8, Stewards 12,9, durchschnittlich für alle Chargen 18,0% Ausländer. Oder in absoluten Zahlen ausgedrückt, waren am genannten Tage auf britischen Schiffen 180 336 Personen beschäftigt; hiervon gehörten 124 813 dem grossbritannischen Reiche an, 27 911 waren Lascaren und 27 446 Ausländer. Für das Jahr 1898 lauten die Angaben, specificirt für die einzelnen Chargen, folgendermaassen: Schiffsführer 12 755 davon Ausländer 225; Steuerleute 16 345 bezw. 634; Maschinisten 15 390 bezw. 305; Matrosen 47 215 bezw. 16 730; Heizer und Trimmer 24 535 bezw. 5045 und Stewards 23 105 davon 3000 Ausländer. Im englischen Seefischereibetriebe betrug die Anzahl aller Beschäftigten 21 430 und darunter befanden sich nur 347 Ausländer. Mr. Allingham stellt diesen Ziffern die auf denselben Gegenstand bezüglichen der amerikanisch Handelsmarine gegenüber. Dort waren im Jahre 1898 in amerikanischen Häfen auf amerikanischen Schiffen insgesamt 76 905 Personen angemustert. Nach Nationalitäten gesondert stellt sich heraus, dass sich unter der Gesamtzahl nur 28 108 Amerikaner befanden, von den Anderen waren: 16 438 Scandinavier, 13 897 Briten, 6768 Deutsche, 897 Italiener, 543 Franzosen und 10 254 Angehörige anderer Nationen. Allerdings sind — oder sollen es nach Gesetz sein —

alle Schiffsofficiere amerikanischer Schiffe auch Bürger des Landes. Berücksichtigt man jedoch, wie verhältnissmässig einfach sich ein amerikanischer Bürgerbrief erhalten lässt, dann ist wohl ohne Weiteres zuzugeben, dass der Procentsatz der Ausländer unter dieser Categorio der Schiffsbesatzungen keinesfalls geringer als in England sein wird.

An staatlichen Subventionen ist der norwegischen Schifffahrt für das laufende Budgetjahr die Summe von 1 169 400 Kronen bewilligt worden. Hiervon entfallen 839 400 Kronen auf die inländische Fahrt. Der Rest vertheilte sich, wie folgt, auf die ausländische Fahrt:

1. 80 000 Kronen Zuschuss an die Kristiansands Dampskibsselskab für eine tägliche Postdampfschiffs-Verbindung zwischen Christiansand und Fredrikshavn (Jütland).
2. 175 000 Kronen Zuschuss an die Nordenfjeldske Dampskibsselskab in Drontheim und die Bergenske Dampskibsselskab in Bergen für die von diesen Gesellschaften unterhaltenen Post- und Export-Linien Drontheim — Bergen — Newcastle und Bergen — Stavanger — Newcastle (wöchentlich 3 Schiffe).
3. 75 000 Kronen Zuschuss an die Rhederei Otto Thoresen in Christiania für Unterhaltung der auf Grund des norwegisch-spanischen Handelsvertrags von 1892 errichteten Dampferverbindung mit Spanien. Die Schiffe dieser Rhederei gehen 2mal monatlich von norwegischen Häfen aus und laufen ausser nord- und südspanischen Häfen auch portugiesische und italienische Hafenplätze an.

Der Oberlehrer an der Navigationsschule in Hamburg, Herr Dr. Bolte, wird die 1. Reihe seiner öffentlichen Vorlesungen über „Die Deviation der Compasse an Bord eiserner Schiffe“ am Mittwoch, den 28. November beginnen und am 5., 12. und 19. December fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7½—9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums (Speersort) statt.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

14) Hafencollision. Causalität der Uebertretung einer Vorschrift mit dem Unfälle.

Am 2. Januar 1899 Abends hat im Hamburger Hafen ein Zusammenstoss zwischen dem

Fährdampfer »Harburg« und einer Kastenschute, die sich im Schlepptau des Dampfers »Lessing« befand, stattgefunden.

Der Fährdampfer sah, als er von Harburg kommend durch den Reiherstieg fuhr, ein bis zwei Schiffslängen vor dem Steinwärder-Ponton ungefähr gerade voraus, jedoch ein klein wenig an Steuerbord, die beiden Toplichter und das grüne Seitenlicht eines quer über die Elbe kommenden Schleppdampfers. In der Höhe des genannten Pontons legte der Führer des »Harburg« das Steuer ein wenig nach Steuerbord und zeigte dies durch zwei kurze Pfliffe an. Er entschloss sich hierzu, weil er mit Rücksicht darauf, dass der Schlepper auch weiter nur sein grünes Seitenlicht zeigte, annahm, derselbe wolle nach der Reiherstiegwerft. Auch bei der Weiterfahrt wurde, nach der Aussage von drei Zeugen, nur das grüne Seitenlicht gesehen. An der Reiherstiegwerft lagen zwei grosse Seedampfer etwa 80 Fuss weit ins Fahrwasser hinein. Der »Harburg« hielt sich etwa in der Mitte des freigebliebenen Theiles des Fahrwassers. In der Höhe von Wencke's Dock gab er zum zweiten Male zwei kurze Pfliffe. Als man sich dem Schlepper auf etwa anderthalb Schiffslängen genähert hatte, gab dieser einen kurzen Pfiff und zeigte sein rothes Licht, worauf der »Harburg« sofort stoppen und mit voller Kraft rückwärtsarbeiten liess. Vor diesem letzten Pfiff waren auf dem »Harburg« Signale des »Lessing« nicht gehört worden. Drei Zeugen stellen den dann erfolgten Zusammenstoss so dar, dass die Schute in Folge der vom Schlepper ausgeführten scharfen Rechtsbiegung stark herumgeschleudert und gegen den Stoven des »Harburg« geschleudert worden sei. — Der Schlepper »Lessing« wollte die Kastenschute nach dem Guanofleth schleppen. Er kam von dem Wachtschiff bei den Vorsetzen, und da der nächste Weg durch Schiffe, die an den Pfählen zwischen der Mündung des Reiherstiegs und Stülcken's Werft lagen, versperrt war, fuhr er zunächst in der Richtung auf den Reiherstieg zu. Als er sich ungefähr in der Mitte der Elbe befand, wurde auf ihm das Toplicht und die beiden Seitenlichter des »Harburg« erblickt. Der »Lessing« gab einen Ton mit der Dampfpfeife. Der Maschinist, der sich auf Deck befand, hörte kurz darauf zwei kurze Pfliffe des »Harburg«. Der Führer des »Lessing« hat dies Signal seiner Angabe nach nicht gehört. Als der äusserste Pfahl erreicht war, gab der »Lessing«, indem er in die Biegung rechts um den Pfahl eintrat, wieder einen Pfiff und hörte gleich darauf zwei Pfliffe des »Harburg«. Als der Zusammenstoss erfolgte, hatte der »Lessing«, der mit voller Kraft fuhr, die Wendung um den Pfahl bereits vollendet, während die Schute noch in der Wendung begriffen war.

Das Berufungsgericht sah hiernach als feststehend an, dass man auf dem »Harburg« andauernd nur das grüne Seitenlicht des »Lessing« gesehen hat. Daraus folgerte es, dass der Führer des »Harburg« zu der Annahme, der »Lessing« wolle nach der Reiherstiegwerft oder doch den »Harburg« an Steuerbord passiren, berechtigt gewesen sei und nicht auf den Gedanken hätte zu kommen brauchen, dass der »Lessing« plötzlich eine scharfe Wendung nach Steuerbord machen werde. Es sprach desshalb den Führer des »Harburg« von Verschulden frei und rechnete ihm namentlich nicht zum Verschulden an, dass er, um der vermeintlichen Absicht des »Lessing« entgegenzukommen, ein wenig nach Backbord abgehalten habe. Dagegen nahm das Berufungsgericht ein kausales Verschulden des »Lessing« in dreifacher Richtung an. Es wird zunächst ausgeführt, der Maschinist des »Lessing« habe das erste Signal des »Harburg« gehört, dann habe aber auch der Schiffer bei gehöriger Aufmerksamkeit es hören müssen, oder er hätte, wenn in Folge besonderer Umstände, etwa desshalb, weil er sich in einem geschlossenen Ruderhause befunden, das Hören der Signale für ihn erschwert gewesen sein sollte, dafür Sorge tragen müssen, dass ihm von solchen Signalen sofort Mittheilung gemacht wurde. Weiter wird dargelegt, da man auf dem »Harburg« andauernd nur das grüne Seitenlicht des »Lessing« gesehen habe, so habe der »Lessing« den »Harburg« an seiner Steuerbordseite gehabt; als das desshalb zum Ausweichen verpflichtete Schiff habe der »Lessing« dem Art. 23 und dem Art. 22 der Kaiserlichen Verordnung zuwider gehandelt, indem er sich dem »Harburg« in voller Fahrt näherte und durch seine plötzliche Wendung nach rechts dessen Bug kreuzte.

Die Revision erhob gegenüber dieser Entscheidung in erster Linie den Angriff, das Berufungsgericht habe nicht genügend berücksichtigt, dass der »Harburg« gegen die Vorschrift des Art. 25 die linke Seite des Fahrwassers im Reiherstieg gehalten habe. Dies wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen. Der Zweck der Vorschrift, nach welcher in einem engen Fahrwasser jedes Dampffahrzeug, wenn es ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder Fahrwassermitte halten muss, die an seiner Steuerbordseite liegt, erschöpft sich darin, dass das Eintreten einer Gefahr des Zusammenstosses in dem engen Fahrwasser verhütet werden soll, und desshalb ist es im vorliegenden Falle nicht angängig, das Verhalten des »Harburg« gegenüber dieser Vorschrift bei seiner Fahrt durch den Reiherstieg in eine Kausalitätsbeziehung zu setzen zu einem Unfälle, der sich in geraumer Entfernung von dessen Ausmündung auf der Elbe zugotragen hat.

Sodann wurde gerügt, das Berufungsgericht nehme unter Verletzung des Art. 19 der Kaiserlichen Verordnung an, dass vor der Rechtswendung des »Lessing« die Curse der beiden Schiffe kreuzende gewesen seien; dabei werde übersehen, dass auf dem »Harburg« das grüne Seitenlicht des »Lessing« ein wenig über Steuerbord erblickt worden sei; danach sei bereits zur Zeit der Sichtung die geradlinige Verlängerung des Curses des »Harburg« vom »Lessing« überschritten gewesen und beide Schiffe hätten sich folglich an der Steuerbordseite gehabt. Das Reichsgericht sagt demgegenüber: Gerade wenn man dies gelten lässt und demnach davon ausgeht, dass keine sich kreuzenden Curse, jedoch auch, weil auf dem »Harburg« nur das grüne Seitenlicht des »Lessing« gesehen wurde, keine einander entgegengesetzten Curse im Sinne des Art. 18 vorlagen, dann war umso mehr für den »Harburg« die Annahme berechtigt, dass, wenn er sich links halte, die Schiffe frei voneinander passiren würden, umso weniger ist ihm also daraus ein Vorwurf zu machen, dass er seinen Curs nicht beibehielt, sondern etwas nach Backbord richtete. Die auf dem »Harburg« gemachte Wahrnehmung, dass der »Lessing« in einem Bogen fahrend auf die Reiherstiegwerft oder den Reiherstieg zu hielt, legte keineswegs den Gedanken nahe, dass der »Lessing«, in die Nähe des »Harburg« gekommen, die Absicht haben könne, in eine Wendung nach rechts einzutreten, wohl aber war diese plötzliche Rechtswendung unter den gegebenen Umständen ein Manöver, dessen Gefährlichkeit mit Beziehung auf die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstossens mit dem »Harburg« bei einiger Ueberlegung erkannt werden musste.

Urtheil des I. Civil-Senats vom 7. Juli in Sachen Hafendampfschiffahrt gegen Wachsmuth & Krogmann. Rep. I 100/00,

15) In welchem Processstadium ist der Einwand der beschränkten Haftung nach § 4 des Binnenschiffahrts.-Ges. geltend zu machen?

Ein Hamburger Kaufmann hatte von einer Stettiner Firma den Auftrag übernommen, eine Partie Baumwollsaatmehl aus einem Seedampfer zu empfangen und die Weiterbeförderung mittelst Kahnens nach Stettin zu besorgen. In Folge einer Fahrlässigkeit der Leute des von ihm mit der Ausführung des Transportes betrauten Frachtführers erlitt ein Theil der Ladung Havarie, deren Betrag auf M 2230,49 festgestellt wurde. Auf Ersatz dieses Schadens nahm die Stettiner Firma den Hamburger Kaufmann in Anspruch mit der Begründung, dass der Beklagte, da er den Transport zu einem bestimmten Satze übernommen habe, nach Art. 384 Hand.-Ges.-Buch für den von ihm ange-

nommenen Frachtführer hafte. Der Beklagte erhob verschiedene Einwendungen und bestritt auch die Höhe des Schadens, was das Gericht erster Instanz veranlasste, zunächst bloss über den Grund des Anspruchs und die dagegen vorgebrachten Einwendungen verhandeln zu lassen. Es erging alsdann ein Zwischenurtheil, das den Schadensanspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärte. Nachdem dieses Urtheil rechtskräftig geworden war, brachte der Beklagte in dem Streite über den zuzuerkennenden Betrag den neuen Einwand vor, dass er nur bis zum Werthe der Schute, in der das Baumwollsaatmehl havariert war, hafte, da auch der Frachtführer selbst nach § 4 des Binnenschiff.-Gesetzes nur mit Schiff und Fracht zu haften habe. Die erste Instanz hat den Beklagten mit diesem Einwande gehört und seine Verurtheilung in Folge dessen auf den Betrag von M 150 beschränkt. Das Berufungsgericht dagegen hat den Einwand als verspätet zurückgewiesen und dies hat auch beim Reichsgerichte Billigung gefunden. Der Klageantrag war auf Ersatz des an der Ladung verursachten, in Gemässheit des Art. 396 Hand.-Ges.-Buchs berechneten Schadens gerichtet und muss durch das rechtskräftige Zwischenurtheil abgesehen von der Höhe des Betrages als zuerkannt gelten, und zwar so, wie geklagt ist, d. h. mit der rechtlichen Qualification, die ihm in der Klage beigelegt ist, soweit nicht aus dem Urtheile eine Beschränkung oder ein Vorbehalt ersichtlich ist. Eine besondere rechtliche Qualification des Anspruchs aber würde es gewesen sein, wenn sich die Haftung des Beklagten nur auf den Werth eines bestimmten Gegenstandes, hier den Werth der Schute, in der die Ladung transportirt worden war, hätte beschränken sollen. Diese Qualification setzt einen besonders gearteten Thatbestand voraus und gehört daher zum Grunde des Anspruchs. War sie in der Klage noch nicht enthalten, so war es Sache des Beklagten, sie als Einwand im Verfahren über den Grund des Anspruchs geltend zu machen. Weder das eine noch das andere ist geschehen und demgemäss ist auch die Beschränkung in dem rechtskräftigen Zwischenurtheile weder ausgesprochen, noch ihre Erörterung für das Nachverfahren vorbehalten worden. Vorbehalten ist in diesem Urtheile lediglich die Frage, für welchen Schaden der Beklagte hafte, nicht aber die Frage, womit er hafte. Letztere Frage betrifft einen Einwand, der geeignet ist, ohne Rücksicht auf die Höhe des Schadens, von Rechtswegen eine Minderung des Anspruches herbeizuführen, und ein solcher Einwand kann, wenn er in dem ersten Processstadium versäumt ist, im Nachverfahren nicht nachgeholt werden.

Urtheil des I. Civil-Senats vom 7. Juli in Sachen Sebbes & Kirchhoff gegen Schütt & Ahrens. Rep. I 160/00.

Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen.

(Fortsetzung.)

Liverpool.

Wenden wir uns jetzt einzelnen Häfen zu. Beabsichtigt ist das Näheren auf London, Liverpool, Hamburg, Antwerpen, Bremen und Kopenhagen einzugehen. Beginnen wir mit Liverpool.

Liverpool ist im wahren Sinne des Wortes ein Hafen, eine Stadt für Schiffsrheder. Alles was wir sehen, mag es sich auf das Revier, den Hafen oder die Docks beziehen, man bemerkt immer, dass alle von Menschenhand geschaffenen Einrichtungen im Interesse der Schiffsrheder gemacht sind. Es ist Alles nach dem Grundsatz eingerichtet: »Willst Du, dass Dein Hafen wächst und gedeiht, dann mach ihn für den Rheder anziehend.« Wer nach dieser Erfahrungsformel handelt, zeigt sich als weitsichtiger Politiker. »Anziehend« soll hier bedeuten, einen Hafen früher oder später so zu gestalten, dass es für ein dorthingehendes Schiff vortheilhaft ist, oder mit anderen Worten ein Hafen, in dem Waaren so billig abgeliefert werden können, dass derselbe schon aus diesem Grunde — unter sonst gleichen Bedingungen in anderen Häfen, vor diesen bevorzugt wird. Liverpool ist seit langer Zeit bemüht gewesen, den Namen eines im obengeschilderten Sinne »vortheilhaften« Hafens zu erlangen — und mit grossem Erfolg. Vieles ist gethan, um die Schwierigkeiten bei der Annäherung zu beseitigen. Das grösste Frachtschiff der Welt vermag in den Hafen und die Docks einzulaufen, ohne dass Schwierigkeiten im Wege stehen. Weil die weitsichtige Hafenverwaltung nie vergisst, dass das heute als grösstes Schiff der Welt gepriesene Fahrzeug recht bald einem tieferen und grösseren Platz machen könnte, wird ununterbrochen an der Vertiefung des Fahrwassers und an der Vergrösserung und Erweiterung der Docks bezw. Dockseinfahrten gearbeitet. Und hierbei wird wieder die alles überragende Frage der Fracht genügend berücksichtigt. Je grösser ein Schiff, desto rentabler sein Betrieb.

Wie im Kriege der Erfolg bei der Stärke ruht, so gehört der Sieg den Colossalsschiffen im Wettbewerb mit anderen Schiffen und nicht minder dem Hafen, der solche Riesenfahrzeuge beherbergen und schnell befördern kann.

Man glaube nach diesen Worten nicht, sagt Mr. Owen, dass ich den Hafen von Liverpool für vollkommen halte; er ist weit davon entfernt auf diese Eigenschaft Anspruch machen zu können. Und, soweit Vollkommenheit in diesem Sinne von vollendeten Accomodationen für grösste Seeschiffe abhängig ist, wird es nie einen Hafen geben, der mit Recht solche Attribute sein eigen nennen darf. Die Stärke Liverpools beruht grade darin, dass seine Unvollkommenheit erkannt wird, und dass ununterbrochen daran gearbeitet wird, sich dem Ideal eines Hafens zu nähern.

Während in manchen anderen Häfen die Auszahlung der Fracht an den Rheder erst stattfindet, wenn die Ladung nach Marken und Nummern sortirt ist, und deshalb eine Ueberführung der Güter, ehe sie abgeliefert werden, in Barge, Schuten und Leichter am Platze sind, geht in Liverpool jedes Stück gelöschter Ladung sofort an Land, wo umfangreiche Lagerschuppen ein Sortiren und Absondern der einzelnen Ladungspartien schneller, übersichtlicher und auf Kosten der Ladungsempfänger ermöglichen. Darum erwachsen aber keineswegs den Abladern grössere Ausgaben; der Kostenunterschied wird eben durch niedrigere Frachten ausgeglichen. Das Schiff selbst aber ist in der Lage, sofort nach Entlöschung der Ladung den Hafen zu verlassen bezw. seinen Ladungsplatz aufzusuchen.

Beschäftigen wir uns jetzt mit den getroffenen Löss- und Ladevorrichtungen, wie sie in der Merseystadt im Sinne schneller Schiffsbeförderung getroffen sind. Eine erste Vorbedingung, die Ladung schnell löschen zu können, ist, dass eine genügende Anzahl Drehkräne mit 1½ bis 2 Tons Tragfähigkeit am Lande zur Verfügung stehen. Die Ladung wird durch die Schiffswinchen aus dem Raam an Deck gehieft, dort sofort vom Krahn in Empfang genommen, in den Lagerschuppen geschwungen, sortirt und möglicherweise gleich in bereitstehende Eisenbahnwaggons oder andere Wagen gelandet u. weiter befördert. In Liverpool ist es, dank der mit grossen Kosten verbundenen Einrichtungen möglich, die in geschildelter Weise vorzunehmende Entlöschung der Ladung auf doppelte Manier aus jeder Luke zu bewerkstelligen. Die am Land auf den Quais aufgebauten Lagerschuppen sind zweistöckig. Im ersten Stock befindet sich ein Krahn, der die Ladung direct aus dem Schiffsraum holt und sie im Schuppen niederlegt. Dort sind auch an der vom Schiffe abgewandten Seite des Lagerhauses Hebevorrichtungen, welche es ermöglichen, die gelöschten Güter, nachdem sie sortirt sind, in unten am Erdboden bereitstehende Eisenbahnwagen zu landen. Ausserdem ist auch das Erdgeschoss der Lagerhäuser mit Kränen versehen, welche die von den Schiffswinchen an Deck beförderte Ladung sofort anfassen und dorthin expediren. Die Weiterbeförderung bezw. Sonderung der einzelnen Ladungspartien geschieht in derselben Weise, wie im ersten Stock, nur befinden sich hier die zum Weitertransport bereitstehenden Wagen an der dem Schiffe zugewandten Seite des Schuppens. Selbstverständlich lässt sich dieses doppelte Entladungsverfahren nur bei genügender Grösse der Ladeluken anwenden. Da es sich aber in der modernen Ueberseeschifffahrt, — ganz besonders in Liverpool — meistens um grosse Frachtdampfer handelt, so wird der Umfang der Lukenöffnungen der Durchführung der Entlöschungsweise nicht hindernd im Wege stehen. Dass die Herstellung solcher einstöckiger Lagerhäuser mit grossen Kosten verbunden sind, die in letzter Instanz, der Rheder decken muss, ist klar. Aber, wie schon wiederholt erwähnt, schont der Eigenthümer grosser Dampfer weniger grössere Hafenabgaben als Verzögerung in der Expedition des Schiffes.

Ein bekannter Rheder Liverpools ausserte zum Schreiber dieser Zeilen: »Liverpool ist ein theurer Hafen für uns, aber wir beklagen uns nicht. Thatsache ist, dass das Hafencamt unsere Wünsche nach schneller Schiffsbeförderung zu berücksichtigen weiss — und dass wir für diesen Vortheil bezahlen müssen, ist selbstverständlich.« —

In Liverpool unterstehen die Docks, das Revier, die Laotsen und die Befuerung dem »Mersey Docks and Harbour Board«, deren Mitglieder nicht honorirt werden. Sie müssen Actionäre des Unternehmens sein und von anderen Actionären gewählt werden. Aus dieser Veranlassung stehen sie in steter Fühlung mit localen Wünschen und Ansprüchen. Dank dieser ausgezeichneten Anordnung ist es möglich gewesen, dass bei erheblichen Reductionen der Hafenabgaben jährlich grosse Summen bei Seite gelegt werden, zum Bau neuer, den modernsten Ansprüchen entsprechender Hafenbauten.

(Fortsetzung folgt.)

Rheder und See-Berufsgenossenschaft.

Von Herrn Richd. C. Krogmann, dem stellvertretenden Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft ist uns folgendes Schreiben zugegangen.

»Es sind in letzter Zeit verschiedentlich Angriffe gegen die Rheder Deutschlands und gegen die See-Berufsgenossenschaft erfolgt, deren sachliche Erwiderung sowie Klarstellung der unwahren Beschuldigungen sich die See-Berufsgenossen-

schaft vorbehält, ohne hierbei in den niedrig gestimmten Ton der Angreifer zu verfallen, zumal die Angriffe auf einen im ganzen Deutschen Reich geachteten und geehrten Todten, Herrn C. Ferd. Laeisz, sich selbst richten.

Nun ist mir von dem langjährigen Präsidenten des Reichs-Versicherungsamts, dem Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Bödiker, ein Schreiben zugegangen, datirt vom 14. November 1900. Herr Dr. Bödiker ist gegenwärtig Vorsitzender des Directoriums der Electricitätswerke vormals Siemens & Halske und war vom Jahre 1884—1897 Präsident des Reichs-Versicherungsamts, in welcher hervorragenden Stellung sich derselbe unvergängliche Verdienste um die Socialgesetzgebung Deutschlands zum Nutzen der Arbeitnehmer erworben hat. Es wird daher das nachfolgende Schreiben gewiss von Interesse der beteiligten Kreise sein.

Herr Dr. Bödiker schreibt:

»Was die Schrift von Friedrich Raab »Die Nothflagge weht« anlangt, so kann ich mir denken, dass deren Erscheinen Sie, den Vater unseres verstorbenen Freundes Laeisz und überhaupt die dortigen Rhederkreise erregt. Sie ist nicht die erste ihrer Art und wird nicht die letzte bleiben. Herr Wislicenus hat das Eis gebrochen und in seinem Fahrwasser wird weiter gesegelt.

Ich habe seinerzeit das Erscheinen der Schrift von Wislicenus bedauert, und wenn ich mich recht erinere, bei einer sich mir bietenden Gelegenheit im Nautischen Verein oder sonst wo gegen einzelne Behauptungen derselben öffentlich Stellung genommen.

Ich würde auch jetzt wieder, wenn ich noch in öffentlicher Stellung wäre, unseren verstorbenen Freund Laeisz, die See-Berufsgenossenschaft und die deutsche Rhederei gegen die gegen sie erhobenen Vorwürfe in Schutz nehmen.

Selbstverständlich giebt es minder oder mehr seetüchtige Schiffe, schlechte Capitäne, nichtsnutzige Matrosen und auch unter den Rhedern minder oder mehr weichherzige oder harteherzige Menschen. In dem best gehaltenen Hause müssen Teppiche geklopft, Gänge und Treppen gefegt werden, und wenn man all den dabei herauskommenden Schmutz und Staub auf einen Haufen bringt, so hat man eben einen Schmutzhaufen, kann darum aber nicht sagen, das Haus starre vor Schmutz.

Die Schrift von Friedrich Raab macht es sich zur Aufgabe, aus allen Ecken und Enden den Schmutz zusammenzukehren und generalisirend ein Verdikt gegen die See-Berufsgenossenschaft, ihre Leiter und Mitglieder auszusprechen.

Er ist dabei sehr im Unrecht.

Aus eigener langjähriger Erfahrung kann ich bestätigen, dass von dem Satze, den er auf Seite 68 ausspricht und der gewissermassen die Quintessenz seiner Darlegungen enthält:

»Ich behaupte, die See-Berufsgenossenschaft hat vom ersten Tage ihres Bestehens an weit mehr ihren Beruf darin erblickt, die Rhederei gegen alle Anklagen, seien sie auch noch so berechtigt, zu vertheidigen, als darin, durch Abstellung der Missstände eine Verringerung der Gefahren des Seeberufs herbeizuführen,« das Gegentheil wahr ist.

Die See-Berufsgenossenschaft hat sich von ihrem Bestehen an bemüht, durch Abstellung der Missstände, welche die Sicherheit von Mannschaft und Schiff bedrohen, die Gefahren des Seeberufs für Mannschaft und Schiff mehr und mehr abzuschwächen.

Gemeinsam mit dem Reichs-Versicherungsamt hat die Berufsgenossenschaft nicht nur Unfallverhütungsvorschriften erlassen, die den Rhedern grosse Lasten auferlegen und muster-gültig sind, sondern auch im Einzelnen sich bemüht, auf die Rheder belehrend und sichernd einzuwirken, und ich weiss, dass bei dem gutem Geiste, der in diesen lebt, ihre Bemühungen

weitgehenden Erfolg gezeitigt haben. Dabei liess sich die Berufsgenossenschaft in erster Linie nicht sowohl durch ihr eigenes Interesse als vielmehr durch die in ihr waltende humane Gesinnung leiten. Uebrigens spricht auch dieses eigene Interesse, da die Gesamtheit der Rheder ohne irgendwelche Hülfe Dritter alle Renten an die Verletzten und die Hinterbliebenen Verstorbener zahlen muss, gegen den oben citirten Satz der Raab'schen Schrift. In dem gleichen Maasse, wie die Unfälle abnehmen, nehmen die finanziellen Lasten ab; und so thöricht sind unsere Rheder nicht, dass sie blind wären gegen die hohen Unfall-Erschädigungskosten.

Wenn bisher von Seiten der See-Berufsgenossenschaft bindende Vorschriften über die Tiefadelinie nicht erlassen worden sind, so lässt sich das nicht auf üblen Willen zurückführen.

Ich habe in meiner früheren Stellung Herrn Laeisz und Ihrem Vorstande wiederholt vorgeschlagen, derartige Vorschriften zu erlassen, habe mich aber von der Schwierigkeit der Frage überzeugen müssen und gehofft, es werde die Regelung im Laufe der Zeit schon erfolgen, wie dies bei so mancher anderen Maassregel zum Schutz von Leib und Leben der Seeleute der Fall gewesen ist. Von dem guten Willen des Herrn Laeisz und Ihres Vorstandes überzeugt, zweifelte ich nicht an der allmählichen zweckentsprechenden Regelung auch dieser Frage. Eines kommt nach dem andern; man kann nicht alles auf einmal machen. Und welches Maass von Lasten und Arbeiten ist den Rhedern nicht zu Gunsten der Seeleute in den letzten Jahren in steigender Höhe auferlegt worden.

Welche andere Nation that das Gleiche?

Was der von Friedrich Raab gerühmte Plimsoll in England erreichte, ist ja ein Kinderspiel gegen das, was in Deutschland für die Seeleute geschieht.

Dass die Regelung der Tiefadelinie besser in der Form von Unfallverhütungs-Vorschriften durch die Berufsgenossenschaft mit Genehmigung des Reichs-Versicherungsamts erfolgt, als durch gesetzgeberische Maassnahmen, ist meine volle Ueberzeugung.

Ueberhaupt bin ich der Meinung, dass man auf dem sozialpolitischen Gebiete beschränkende, beengende, finanziell belastende Auflagen am besten die Betheiligten sich selbst machen und durch sie selbst ausführen lässt; der Druck wird dann weniger gefühlt, und bei verständigen Männern, wie Ihren Vorstandsmitgliedern, unter Mitwirkung einer vortrauenwürdigen Behörde, wie das Reichs-Versicherungsamt es doch ist, kann man sich einer correcten und zweckentsprechenden Ausführung versehen. Auch fallen die Vorschriften sachverständiger aus und sind je nach den sich ändernden Verhältnissen und Bedürfnissen leichter wieder abzuändern.

Wenn man überhaupt kein Vertrauen mehr zu der humanen Gesinnung unserer Arbeitgeber hat und glaubt, alles ihnen mit Hülfe der Polizei abringen zu müssen, so mag man allerdings neben jedes Schiff und in jede Fabrik einen Gendarm stellen. Das wäre dann wohl das Ende einer gesunden wirthschaftlichen Entwicklung.

Dass ich damit nicht jeder polizeilichen, sei es gesetzgeberischen oder administrativen Thätigkeit widersprechen will, brauche ich Ihnen nicht erst zu sagen. Es kommt nur auf das richtige Maasshalten an. Was auf dem Wege der Selbstverwaltung gut geleistet wird, soll man sich ruhig fortentwickeln lassen und nicht durch polizeiliche Vorschriften lähmen. Der Polizei bleiben ohnehin wichtige und schwierige Aufgaben genug.

Dass die bisherige Thätigkeit der See-Berufsgenossenschaft zum Eingreifen der Gesetzgebung auf dem von ihr bisher erfolgreich bearbeiteten Gebiete der Unfallverhütung Anlass geben könne, bestreite ich.

Die See-Berufsgenossenschaft hat bisher sehr viel geleistet und nichts versäumt, was von ihr füglich verlangt werden

konnte. Ihre Bestrebungen, insbesondere auch zu Gunsten der Seemanns-Wittwen und Waisen, verdienen die höchste Anerkennung.

Ich würde es bedauern, wenn die mehrfach citirte Schrift in Ihren Kreisen die Arbeitsfreudigkeit und die Lust und Liebe zum weiteren Ausbau Ihrer Unfallverhütungsvorschriften und Wohlfahrtseinrichtungen schmälern sollte.

Lassen Sie alle miteinander sich durch die Angriffe nicht beirren, sondern steuern Sie ruhig Ihren Curs weiter, der auf das Endziel, der möglichsten Sicherung von Mannschaft, Schiff und Ladung und die thunlichste materielle Fürsorge für den Seemannsstand und seine Angehörigen gerichtet ist.

Sie sind es ja gewohnt, nicht stets auf glatter See zu fahren und müssen es mit in den Kauf nehmen, dass ab und an ein widriger Wind Ihnen entgegenbläst. Darum bleibt Ihre Berufsgenossenschaft doch, was sie ist: eine Vereinigung patriotischer, thatkräftiger und für das Wohl ihrer Seeleute besorgter Männer.

Deutscher Nautischer Verein.

Drittes Rundschreiben.

Kiel, den 15. November 1900.

I. Seemannsordnung. Nach Zeitungsmeldungen wird der Entwurf der Seemannsordnung, welcher von der Commission in der letzten Session des Reichstags in erster Lesung zum Theil durchberathen ist, dem Reichstage vom Bundesrath in unveränderter Form zugehen. Die Beschlüsse der ersten Lesung der Commission weichen in manchen Punkten von dem Entwurf und von den Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins wesentlich ab. Ich ersuche die Mitglieder die Vorlage angesichts dieser neuen Sachlage einer nochmaligen Berathung zu unterziehen und mir von dem Ergebniss derselben Mittheilung zu machen. Der Hamburger Nautische Verein hat die Beschlüsse der Reichstagscommission bereits einer Prüfung unterzogen, deren Ergebniss in der Anlage (Wir werden auf dieselbe in der nächsten Nummer zurückkommen. D. R.) dieses Rundschreibens wiedergegeben ist. Die Beschlüsse des Vereinstages zur Seemannsordnung werden dem Reichstage demnächst übermittelt werden.

II. Errichtung von Nebelsignal-Stationen bei Memel, Pillau und der Birschtwischen-Ecke. Verbesserung des Nebelsignals zu Neufahrwasser. Auf die an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse des letzten Vereinstages in dieser Angelegenheit, gerichtete Eingabe ist mir folgende Antwort vom 9. d. Mts. zugegangen:

„Ew. Hochwohlgeboren erwidere ich auf das Gesuch vom 26. Juni d. J. bei Rücksendung der Anlage ergebnis, dass ich die auf dem diesjährigen Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins ausgesprochene Behauptung einer unzureichenden Ausstattung der östlichen preussischen Küsten mit akustischen Signalen als zutreffend nicht anerkennen vermag. Der Nautische Verein geht von der Ansicht aus, dass die akustischen Signale dazu bestimmt seien, den einen Hafen ansehlenden oder an ihn vorbeisegelnden Schiffen Aufschluss über ihre Position zu geben. Diesen Zweck sollen akustische Signale keineswegs dienen; denn ihre Bestimmung ist lediglich, die Schiffe von zu grosser Annäherung an gefährliche Küstenpunkte zu warnen, nicht aber wie die der Leitsignale, den Curs der Schiffe zu regeln. Desswegen kommt es bei Entscheidung über die Nothwendigkeit der Einrichtung eines akustischen Signals nicht auf die Längenausdehnung der Küste an, sondern nur auf ihre Gestaltung, namentlich darauf, ob weit in die See vortretende Küstenpunkte sich dem von den Schiffen einzuschlagenden Curse in gefähr-

licher Weise nähern. Es liegt daher keine begründete Veranlassung vor, die in gerader, gestreckter Küste befindlichen Häfen von Pillau und Memel mit Nebelsignalen der grossen Schifffahrt wegen auszurüsten.

Dagegen kann im Allgemeinen der Einrichtung solcher Signale in den Häfen beigestimmt werden, welche dem örtlichen Bedürfniss der Fischer des Hafens dienen, bei Ausübung ihres Gewerbes zu jeder Zeit ein- und auslaufen zu können. Die Hörbarkeit dieser Signale wird mit Rücksicht auf den genannten Zweck auf etwa 2 km. zu bemessen sein. Für die zweckmässige Einrichtung eines solchen Nebelsignals auf dem Nordmolenkopf in Pillau werden bereits seit Jahresfrist eingehende Erhebungen angestellt. Das Ergebnis dieser Einrichtung wird auch für Memel und in letzter Linie hinsichtlich einer etwaigen Abänderung des Nebelsignals in Neufahrwasser maassgebend sein.

Was die Einrichtung eines Nebelsignals auf dem Birschtwischen Haken betrifft, so bemerke ich, dass das untergeordnete Leuchtfouer daselbst mit Rücksicht auf die thunlichste Ersparniss an Unterhaltungskosten ein Dauerfeuer wird, sodass Feuerwärter, welche das Nebelsignal bedienen könnten, nicht vorhanden sind; auch hat sich bei dem dortigen geringen Schiffsverkehr ein Bedürfniss zur Einrichtung eines Nebelsignals an dieser Stelle bisher nicht herausgestellt.

III. Lichterführung der Fischereifahrzeuge. Nachdem auf dem im Sommer dieses Jahres zu Paris stattgehaltenen »Internationalen Congress für Handelsschifffahrt« über die Lichterführung der Fischereifahrzeuge und ihre internationale Regelung verhandelt worden ist, fragt der Deutsche Seefischereiverein an, ob dieselbe Frage auch auf dem nächsten Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins verhandelt werden wird. Bei der Wichtigkeit dieses Gegenstandes für die Seeschifffahrt erscheint es mir angemessen, den nächsten Vereinstag mit demselben zu beschäftigen. Nach Artikel 9 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 bleibt der Erlass von Regeln über die Lichterführung bei Fischereifahrzeugen vorbehalten. Es wird nothwendig sein, an der Hand der bestehenden Verhältnisse eine Prüfung der Frage vorzunehmen, inwieweit sich Unzuträglichkeiten bei dem jetzigen Zustande herausgestellt haben und welche Wünsche seitens der Seeschifffahrt bezüglich einer internationalen Regelung in diesem Punkte zu äussern sind. Ich bemerke dabei, dass diese Frage gelegentlich der Berathungen über das »Strassenrecht zur See« mit verhandelt ist, so im Jahre 1891. Die Angelegenheit wurde auf dem 22. Vereinstage (1891) einer fünfgliedrigen Commission überwiesen, welche am 26. August 1891 tagte. Das Protocoll dieser Commissionssitzung ist den stenographischen Verhandlungen für 1893 angehängt. Den Mitgliedern sind derzeit verschiedene Drucksachen über diese Frage zugegangen, und zwar mit einem Rundschreiben vom 18. März 1891 der Entwurf einer Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See nebst Begründung, in welchem Vorschläge für die Lichterführung der Fischereifahrzeuge enthalten sind. Später sind auch Drucksachen (Eingaben pp.) des »Dampf-Seefischereivereins Unterweser« zu Geestemünde-Bremerhaven den Mitgliedern zugänglich gemacht.

Ueber diese Frage haben dann noch im Jahre 1897 eingehende Verhandlungen im Reichsamt des Innern stattgefunden.

Die Mitglieder ersuche ich nunmehr in die Berathung dieser Materie einzutreten und mir Mittheilung zu machen, ob und welche Wünsche in Bezug auf dieselbe bestehen.

IV. Congress für Internationales Seerecht. Am 1. October u. f. T. fand in Paris ein Congress für Internationales Seerecht statt, auf welchem über sehr wichtige Fragen verhandelt wurde, und zwar hauptsächlich über folgende Punkte: 1. Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer; 2. Helfelastung

Rettung und Verpflichtung zur Hülfeleistung auf See; 3. Rechtsprechung bei Schiffscollisionen und die Competenz für solche Rechtsprechung. Die Vereine für internationales Seerecht in den einzelnen Staaten hatten diese Fragen bereits vorberathen um hierdurch die Verhandlungen zu erleichtern. Seitens des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht waren hierfür zwei Commissionen eingesetzt, welche ihre Berichte über die Fragen erstattet haben. Diese sowie die zu erwartenden Verhandlungsberichte über die einzelnen Gegenstände werden bei weiteren Beratungen über dieselben zu beachten sein.

V. Telegraphie und Telephonie ohne Draht. In meinem zweiten Rundschreiben konnte ich Mittheilungen des Norddeutschen Lloyd über die practische Anwendung der Telegraphie ohne Draht für die deutsche Seeschifffahrt auf Borkum und Borkumriff wiedergeben. Eine ausführliche Beschreibung dieser Einrichtung befindet sich in der in Berlin herausgegebenen Electrotechnischen Zeitschrift (No. 39, S. 808). Auch das Fernsprechen ohne Draht über See soll nach Versuchen, welche zuletzt zwischen einem Leuchthurne auf einer kleinen Insel und dem festen Lande in England gemacht sind, gelöst sein. (Electrotechnische Zeitschrift No. 39, S. 812.) Versuche des Telephonirens ohne Draht zwischen Schiff und Land beziehungsweise zwischen Schiff und Schiff sind noch nicht gemacht. Man darf hoffen, dass auch in dieser Richtung fortgeschritten und dass bei der Seeschifffahrt die Anwendung von Telegraphie und Telephonie ohne Draht immer weiteren Umfang annehmen wird.

VI. Deutsche Seemannsmission in Grossbritannien. Die segensreiche Einrichtung der Seemannsheime in England soll eine weitere Ausdehnung erfahren und es ist zu wünschen, dass hierfür die erforderlichen Mittel zusammengebracht werden. Die Mitglieder bitte ich für diese Sache zu wirken und die Ergebnisse etwaiger Sammlungen dem Comité direct einzusenden.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Unfälle an Bord des zur Rhederei der Herren B. Wencke Söhne in Hamburg gehörenden Vollschiffes „Klio“, Kapitän Paulsen, betreffend den Tod des ersten Steuermanns Stein, des Matrosen Johnson und des Matrosen Carter, die auf der Reise von Iquique nach Antwerpen auf 47° 37' S. 50° 0' W. bei heftigem OSO-Sturm und sehr hoher See, als das Schiff über Steuerbord Halsen begedreht lag, beim Bergen des losgewehten Binnenklüwers, durch eine schwere Sturzsee über Bord gerissen worden sind und nicht gerettet werden konnten.

Vor dem deutschen Generalkonsul in Antwerpen hat eine Vernehmung der Besatzung stattgefunden. Aus den zur Verlesung gelangenden Protokollen ging noch hervor, dass der Capitän sofort zwei Rettungsringe über Bord geworfen habe, die aber von den mit Oelzeug und Seestiefeln schwer bekleideten Leuten nicht erfasst worden sind. Das Schiff lag vor dem Vor- und Gross-Untermarssegel begedreht und hatte eine Abdrift von 6 Strich. Weitere Rettungsversuche waren in der hohen See unmöglich.

Der zweite Steuermann Fink, als einziger Zeuge vernommen, sagte u. a. noch aus: Wir befanden uns am 24. August er., als sich der Unfall ereignete, nordöstlich von den Falklands-Inseln; es wehte ein orkanartiger Sturm. Ausser dem Binnen- war auch der Aussenklüwer losgeweht. Ein Netz befand sich unter dem Klüverbaum, der verhältnissmässig kurz war, nicht. Das Beweismaterial war hiermit erschöpft.

Der Reichscommissar erklärte, dass zwar an dem vorliegenden Unfall Niemanden ein Verschulden treffe, dass es aber unbedingt nothwendig sei, auf grösseren Segelschiffen ein Sicherheitsnetz unter dem Klüverbaum anzubringen und bittet diesen wiederholt gestellten Antrag im Spruch zum Ausdruck zu bringen.

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Der erste Steuermann Wilh. Ludw. Stein, die Matrosen C. Carter und Samuel Johnson sind am 24. August 1900 an Bord des Vollschiffes »Klio« dadurch verunglückt, dass sie beim Festmachen des Binnenklüwers durch eine schwere Sturzsee vom Bugspriet hinabgerissen wurden und ertranken. Weitere Rettungsversuche, als die gemachten, waren bei dem schweren Sturm unmöglich. Es erscheint dringend wünschenswerth, dass das Anbringen von Netzen unter dem Bugspriet resp. Klüverbaum den grösseren Segelschiffen zur Pflicht gemacht werde.«

Schiffbau.

Stapellauf. Am 17. November ist auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, ein für den Ost-Asia-Dienst der Hamburg-Amerika Linie neuerbauter Stahldampfer, der den Namen »C. Ferd. Laeisz« erhalten hat, zu Wasser gelassen worden. Die Dimensionen des neuen Dampfers sind: 400' x 53' x 30,3, er besitzt eine Tragfähigkeit von 8000 T. Schwergut bei 25' Tiefgang im Seewasser. Das Schiff ist als Dreidecker mit langer Poop und Back unter Specialaufsicht der Experten des Germanischen Lloyd erbaut und von diesem Institut mit höchster Classe 100 A 4 L & E versehen worden. Das Schiff besitzt einen Doppelboden zur Aufnahme von Wasserballast, es hat acht bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Schotten sowie zwei durchlaufende Stahldecks. Für Ladeeinrichtung ist in umfangreichstem Masse Sorge getragen, an den sechs grossen Ladeluken sind 10 Dampfwinden grösster Stärke angebracht. Die nach dem Tripel-Compound-System construirte Maschine, die 5000 Pferdestärke indiciren soll, hat Cylinder-Durchmesser von 27' x 45 1/4' x 74 1/4' engl. bei einem gemeinsamen Hub von 47 1/4' engl. so dass das Schiff eine Durchschnittsfahrt von etwa 12 Knoten per Stunde erzielen wird. Im übrigen wird der Dampfer als Schooner mit 2 Pfahlmasten getakelt.

Den Taufact vollzog Herr Senator Dr. Predöhl. Es waren schöne, erhebende Worte, die gesprochen wurden; eine berechtigte Ehrung des leider zu früh verstorbenen C. Ferd. Laeisz, dem auch die Ausübenden in der deutschen Seeschifffahrt zu dauerndem Dank verpflichtet sind. Hielte uns nicht Platzmangel ab, wir würden die Rede des Herrn Senators schon aus dem Grunde zum Abdruck bringen, weil sie gewissermassen als Vertheidigung niedriger Angriffe gelten kann, mit denen man den Namen des geehrten Todten in letzter Zeit in nichts weniger als vornehmer Weise in Verbindung gebracht hat. Aber, vielleicht genügt für diesen Zweck auch das an anderer Stelle abgedruckte Schreiben des Herrn Dr. Boediker.

Stapellauf. Auf der Werft von Janssen & Schmilinsky, Steinwärder, Hamburg, lief am 20. November der für die Steinkohlenfirma Heidmann erbaute Dampfer »Butt« vom Stapel. Das Schiff hat eine Länge von 55', eine Breite von 15' 9", einen Tiefgang von 6' 9" und besitzt eine Maschine von 180 indic. Pferdekraften.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (October 1900).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.- Obr.
a. deutsche Werften.						
K	—	—	Kaiserliche Marine	Germaniawerft. Kiel	Amazona	
FD	290'×41'6"×24'	3000 T.	Chin. Ostbahn-Ges., St. Petersburg	Neptunwerft, Rostock	Argun	L
"	403'×47'8"×32'	—	Deutsche Austral-Linie, Hamburg	Flensburger Schiffbau-Ges.	Kiel	G
PD	240'×36'×22'6"	—	M. Jebson, Apenrade	Howaldtswerke. Kiel	Gouverneur Jaeschke	"
"	—	4000 T.	Chin. Ostbahn-Ges., St. Petersburg	Oderwerke. Stettin	Schilka	L
"	320'×40'×28	3750	Deutsche Ost-Afrika-Linie	Reiherstiegsschiffswerft, Hamburg	Gouverneur	G
"	88m×11.9m×6.9m	3000	Norddeutscher Lloyd	J. Tecklenborg A.-G., Bremen	Rajaburi	"
b. englische Werften.						
K	210'×21'×12'6"	316 Dpl.	Britische Admiralität	Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Grayhound	
PD	360'×47'9"×30'2"	10000 d.w.	West-Hartlepool S. N. Co.	Irvine's Shipb. & Dry Docks C., Hartlep.	Hendonhall	L
FD	300'×42'×21'10"	—	Wilson Line, Hull	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Claro	BC
"	340'×47'×20'10"	—	do.	R. Stephenson & Co., Hebburn	Colenso	"
"	352'×48'×28'4"	3850 gr.T.	Radeliff & Co., Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Llangollen	L
PD	404'×51'×30'6"	—	Norfolk & North American Co., London	L. Thompson & Sons, Sunderland	North Point	"
FD	341'×47'×27'4"	—	Bridge Shipping Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Westminster Bridge	"
"	313'×43'2"×22'4"	—	Tyne & Blyth S. S. Co., Newcastle	Blyth Shipb. Comp.	Woodburn	"
"	336'×48'×24'3"	—	R. B. Chellev, Truro	Ropner & Sons, Stockton	Unbekannt	"
"	190'×28'6"×14'	—	J. & P. Hutchison, Glasgow	Irvine's Shipb. & Eng., W.-Hartlepool	Argo	"
"	355'×45'6"×27'4"	5500 d.w.	Clan Line, Glasgow	W. Duxford & Sons, Sunderland	Llan Cameron	BC
PD	380'×45'×26'10"	—	F. C. Strick & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Tabaristan	L
FD	372'×48'×30'10"	7000 d.w.	L. Kocovic & Söhne, Triest	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Ellenia	"
"	365'×48'×29'2"	—	Furness Line	Furness, Withy & Co., Middleton	Alleghany	"
PD	348'×45'3"×29'0"	5800 d.w.	Hudig & Veder, Rotterdam	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Callisto	"
FD	245'×34'2"×23'6"	2000 d.w.	Jacobs & Barringer, Walkor	W. G. Armstrong, Withworth & Co	Rhodung	"
"	390'×48'×30'2"	—	Deutsche Austral-Linie, Hamburg	Wm. Richardson & Co., Newcastle	Offenbach	G
"	299'×43'×21'2"	—	L. Cosulich, Fiume	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Pecine	BC
"	—	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Ropner & Son, Stockton	Penare	"
c. schottische Werften.						
FD	247'×35'7"×21'6"	2700 d.w.	Mae Andrew & Co., London	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Cid	BC
"	—	5800 d.w.	N. Coculich, Triest	Russel & Co., P.-Glasgow	Marienne	B
"	375'×50'×28'8"	4500 gr.T.	R. Mackell & Co., Glasgow	Napier & Miller, Yoker	Lord Erne	L
"	330'×45'6"×26'6"	5500 d.w.	H. Schultdt, Flensburg	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Louise	GL
"	229'×36'×14	1000 gr.T.	Elder Dempster & Co., Liverpool	Caledon Shipb. Comp., Dundee	Asaba	BC
F&D	—	je 177 gr.T.	N. B. S. Trawling Co., Hull	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Ben Lawers	"
FD	—	1100 gr.T.	Hawthorn, Bros. & Co., London	Greenock Dockyard Co.	Ben Vorlich	"
F&D	100'×21'×11	—	G. F. Gleight, Grimsby	Cochrane & Cooper, Selby	Cornbank	BC
"	390'×51'×28	6600 d.w.	Zuid, Amerika Lijn., Amsterdam	Russel & Co., P.-Glasgow	Rodrigro	"
"	215'×31'10"×16'4"	1150	Hug, Craig & Co., Belfast	Ailsa Shipb. Co., Troon	Rynland	B
"	388'×50'×30	7400	J. Chambers & Co., Liverpool	A. McMillan & Son, Dumbarton	Alice M. Craig	BC
"	228'×34'6"×16'6"	—	Hawthorn, Bros. & Co., London	Mackie & Thompson, Govan	Lowther Castle	L
"	150'×23'6"×10'9"	—	W. E. Gilmour, Glencassley	J. Fullerton & Co., Paisley	Roman	BC
"	442'×52'6"×35	8775 d.w.	Ocean S. S. Co., Liverpool	Scott & Sons, Bowling	Truda	"
PD	457'×53'×42	—	New Zealand S. C., London	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	Dencallion	BC
DB	grosser Dampfbagger	—	Mersey Docks & Hartour B., Liverpool	Clyde Shipb. & Eng., P.-Glasgow	Rimutaka	"
					Hereules	"
d. irische Werften.						
PD	565'×64'×43'2"	13000 gr.T.	White Star Line	Harland & Wolff, Belfast	Runic	BC
FD	290'×41'×21'9"	—	Norddeutscher Lloyd	Workman, Clark & Co., Belfast	Paknam	G

Ausserdem b) 1 Dampfbagger, 1 Fischdampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, F&D Fischdampfer, K Kriessschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, N Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Vermischtes.

Eine öffentliche Seemannsversammlung fand am 14. November in der »Concordia« statt. Zum Punkt der Tagesordnung: »Die Kost- und Logisverhältnisse auf den Hamburger Schiffen« wurde die folgende Resolution angenommen: »Die pp. Versammlung erklärt die über die Kost- und Logisverhältnisse seitens des Kollegen C. Heinrich gemachten Ausführungen den augenblicklichen Verhältnissen auf deutschen, speziell auf hamburgischen Schiffen als der Wahrheit völlig entsprechend. Sie erklärt weiter, dass die zur Zeit auf den deutschen Schiffen für die Schiffsmannschaft bestehenden Kost- und Logisverhältnisse völlig unzureichend und absolut nicht mehr zeitgemäss sind, sowie dass gerade diese Verhältnisse in erster Linie mit die Ursache sind, wenn Krankheiten und Streitereien, ja Schlagereien und Selbstmorde auf den

deutschen Schiffen heute an der Tagesordnung sind. Und da nun die Rheder freiwillig eine Abänderung der heutigen Kost- und Logisverhältnisse auf ihren Schiffen zu Gunsten der Mannschaft nicht herbeiführen werden, so fordern die Versammelten eine gesetzliche Regelung dieser Angelegenheit und zwar dahingehend, dass die §§ 44, 45 der Seemannsordnung die folgende Fassung erhalten: Ueber Grösse und Einrichtung des Logisraums, über Wasch- und Badeeinrichtungen, über die mitzunehmenden Heilmittel, sowie über die dem Schiffsmann für den Tag zu verabreichenden Speisen und Getränke beschliesst der Bundesrath. — Die Local- und Centralverwaltung des Seemannsverbandes fordern wir hiermit auf, diese unsere Forderungen in geeigneter Form an den Bundesrath und Reichstag baldigst gelangen zu lassen.«

(Unserer Ansicht über diesen Wunsch ist schon verschiedentlich Ausdruck verliehen. D. R.)

Zweihundzwanzigster Jahresbericht der Deutschen Seewarte.

Die Deutsche Seewarte hat, als Beiblatt zu den »Annalen der Hydrographie«, den Bericht über ihre Thätigkeit im Jahre 1899 veröffentlicht. Nicht weniger als 322 active Capitäne zählt das Institut zu ihren Mitarbeitern, nämlich 24 Capitäne von deutschen Kriegsschiffen, 190 Capitäne von Segelschiffen und 108 solche von Dampfern, während ausserdem auch noch von 71 Dampfern Journalauszüge eingeliefert wurden; letztere meistens von Capitänen der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd, zu einem kleinen Theile auch von Capitänen grosser Segelschiffe. Dass die grosse Thätigkeit des Deutschen Meteorologischen Instituts auch ein bedeutendes Personal bedingt ist selbstverständlich und so sehen wir denn auch den als Director an der Spitze des Instituts stehenden, der ganzen civilisirten Welt als Gelehrter auf dem Felde der Meteorologie hochgeschätzten und allgemein verehrten Professor Dr. G. Neumayer, Wirkl. Geh. Admiraltätsrath, von einem Stabe umgeben, in dem sich auch nicht wenige Namen befinden, die in der wissenschaftlichen Welt einen guten Klang haben. Wir erwähnen darunter folgende Herren: Prof. Dr. Köppen, Capt. L. Dinklage, Capt.-Leut. a. D. Wislizenus, Capt. H. Meyer, Adm.-Rath K. Koldewey, Capt. A. Lauenstein, Prof. Dr. J. van Bebber, Capt. E. Preller, Dr. Stehert und Dr. Hermann, zu denen noch 25 weitere Herren als Assistenten, Hilfsarbeiter etc. hinzukommen. Ferner bedarf die Deutsche Seewarte doch einer weiteren Zahl von Mitarbeitern in den Hauptagenturen und Agenturen: Neufahrwasser, Stettin, Kiel, Hamburg, Bremerhaven, Memel, Pillau, Barth, Wustrow, Rostock, Lübeck, Flensburg, Bremen, Brake, Elsfleth und Papenburg. Einen herben Verlust erlitt die Seewarte durch den vor Kurzem erfolgten Tod des intelligenten Astronomen Herrn H. Eyllert, der dem Vorsteher der Abtheilung 2, Adm.-Rath Koldewey, seit 1875 als Assistent zur Seite gestanden hatte.

Was den Inhalt des vorliegenden 22. Jahresberichts anbelangt, so giebt derselbe ausführliche Aufklärungen und Belehrungen über die gesammte Thätigkeit des Deutschen Meteorologischen Instituts, so dass Jeder, der sich für den von demselben vertretenen und gepflegten Zweig der Wissenschaften interessiert, in dem neuen Jahrgange vieles Lehrreiche und Wissenswerthe finden wird. Möge die »Deutsche Seewarte« ferner in ungeschwächter Kraft ihre Thätigkeit ausüben, zum Segen der deutschen Schifffahrt.

Beamten- und Arbeiter-Wohnhäuser der Hamburg-Amerika

Linie in Cuxhaven. Am 13. Juni d. J. hat der Hamburgische Staat die Pläne für Errichtung von Wartehallen, Quaibauten und dergl. Anlagen für die Schnelldampfer der Hamburg-Amerika Linie im Anschluss an den tiefen Hafen in Cuxhaven genehmigt, und gleichzeitig mit diesen auf etwa zwei Jahre Bauzeit berechneten Bauten wird die Hamburg-Amerika Linie in Cuxhaven und dem benachbarten Döse mit der Errichtung eigener Wohnhäuser für die Angestellten der Schnelldampfer vorgehen, nachdem sie schon vordem mit Errichtung mehrerer Probhäuser einen Anfang gemacht hat. Die Linie hatte sich den Baugrund für die sämtlichen von vornherein mit dem Hafenplan zugleich in Aussicht genommenen Wohnhäuser schon früher gesichert und kann nun alsbald nach der Sicherung der wirtschaftlichen Anlagen für den Schnelldampferverkehr zur Ausführung schreiten. Im Ganzen soll für die Angestellten der Schnelldampfer eine Colonie von etwa 100 Beamten-Wohnungen in Döse, ungefähr 15 Minuten vom Hafen, und ein Stadtviertel von gegen 400 Arbeiter-Wohnungen in Cuxhaven errichtet werden. Hierzu kommt noch ein Altenheim für pensionirte Angestellte der Hamburg-Amerika Linie, wie es beim 50jährigen Jubiläum der Hamburg-Amerika Linie im Anschluss an die Cuxhavener Bauten beschlossen worden ist. Infolge Verzögerung des Abschlusses mit dem Staat wegen der Bauten am Hafen können alle diese schon seit 1896 bezw. 1897

entworfenen Pläne erst jetzt zur Ausführung gelangen. Für Capitäne sind Einfamilienhäuser, für die Obermaschinisten und Officiere Zweifamilienhäuser, für die Arbeiter Zwei- und einzelne Vierfamilienhäuser in Aussicht genommen. Das Beamtenviertel in Döse wird in drei Abschnitten gebaut, und zwar werden sofort binnen Jahresfrist 22 Häuser mit 42 Wohnungen mit den zugehörigen Strassen- und Anschlussarbeiten in Angriff genommen, während 20 Häuser mit 53 Wohnungen gleich nach ihnen gebaut werden. Vom Arbeiterviertel in Cuxhaven werden 28 Häuser mit 54 Wohnungen sogleich begonnen, während 162 Häuser mit 341 Wohnungen ebenfalls schon vorgesehen sind und zum Theil übers Jahr angefangen werden. Ueber weitere ergänzende Bauten wird je nach Bedürfniss beschlossen werden. Einige Beamten- und Arbeiterhäuser sind schon probeweise errichtet worden und werden demnach gleichzeitig mit den Neubauten des ersten Abschnitts zur Verfügung stehen. Das Altenheim soll in der Weise ausgeführt werden, dass inmitten von Parkanlagen das Hauptgebäude mit Zimmern für 30 bis 40 alleinstehende invalide Angestellte mit Reise-, Gesellschafts-, Verwaltungsräumen etc. errichtet wird; am Rand der Anlagen sind 7 Einzelhäuser für 14 Familien von Pensionären vorgesehen.

Prüfungswesen. Am 14.^{ten} December d. J. wird in Stralsund mit einer Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt begonnen und im Anschluss daran eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde abgehalten werden. Meldungen zu diesen Prüfungen sind bis zum 13. December d. J. an den Königlichen Navigationsschul-Director Herrn Holz in Danzig zu richten.

Der Transport der Truppen nach Ostasien hat nach der Denkschrift zum Nachtragsetat wegen der Chinaexpedition 19 Mill. Mk. gekostet, von denen die Hamburg-Amerika-Linie 9, der Norddeutsche Lloyd 10 Millionen erhält. Zu diesen Kosten für den Hintransport treten noch die Liegegelder für Behalten der Schiffe über die vertraglich festgesetzten Liegezeiten mit 1 391 000 Mk. bis zum 25. Oktober d. J. Dabei sind die Kosten für anderweitige Fahrten, Kohlenverbrauch, Hafen- etc. Kosten für die über die vertragliche Liegezeit zurückbehaltenen Dampfer noch nicht berücksichtigt; ebenso sind die Kosten für längeres Behalten der Schiffe des 2. Transportes (vom 31. August bis 7. September) über die vertragsmässige Liegezeit hinaus nicht berücksichtigt.

Kleine Mittheilungen.

Der Seemannsverband in Deutschland wird in der ersten Hälfte des Februar 1901 seinen Verbandstag in Hamburg abhalten.

Vereinsnachrichten.

Maritimer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 19. Novbr. Herr Ingenieur Mentzel giebt einige Erklärungen über ein von ihm construirtes Schaufelrad, das gegenüber den in Gebrauch befindlichen Rädern den Vorzug haben soll, senkrecht ins Wasser einzutauchen und in gleicher senkrechter Lage wieder aus dem Wasser aufzusteigen. Da sich an der Hand von Skizzen kein abschliessendes Urtheil über die Neuerfindung fällen lässt, verspricht Herr Mentzel auf einen geäusserten Wunsch hin, ein Modell dem Verein zu unterbreiten. Zum 11. Punkt der Tages-Ordnung, Fischerlichterfrage, beschliesst der Verein nach einem Referat des Schriftführers, zu einer detaillirten Stellungnahme in

nächster Sitzung zu schreiten. Praktische Fischer, sowie der Herr Oberfischmeister Decker sollen ersucht werden, der nächsten Sitzung beiwohnen zu wollen. Um sich andererseits aber das Prioritätsrecht in der Fischerlichterfrage gegenüber anderen Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins zu wahren, fasst der Verein folgende Resolution, die Herrn Geh. Rath Sartori zur gefälligen weiteren Veranlassung übersandt werden soll.

»Der Deutsche Nautische Verein spricht sich mit Entschiedenheit für die Nothwendigkeit einer internationalen Regelung der Lichterführung für Seefischer aus und bittet die hohe Reichsregierung angesichts des von Seiten aller Interessenten zum Ausdruck gebrachten Allgemein-Interesses die für eine internationale Verständigung erforderlichen Maassregeln zu ergreifen.«

Nächste Sitzung am 26. November.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 15. November abgehaltenen Mitglieder-Versammlung wurde ein Schreiben aus Dar-es-Salaam bekannt gegeben, dass sich dort eine Zweigstelle aus Mitgliedern des Vereins und des Verbandes Deutscher Seemaschinisten gebildet habe. In der Versammlung wurde darauf hingewiesen, dass diese nunmehr die vierte Zweigstelle im Auslande sei; aus dem Umstande, dass die Mitglieder des Vereins überall bestrebt wären, im Sinne desselben sich zusammen zu thun und seine Interessen zu fördern, könne man wohl ersehen, welchen Anklang die Vereinsthätigkeit bei deutschen Capitänen und Schiffsofficiere gefunden habe. Referirt wurde sodann über die in letzter Versammlung eingegangene Broschüre des Herrn Reichstagsabgeordneten F. Raab über die Tiefadelinie bei Seeschiffen, zu welcher Schrift auch von auswärts Urtheile eingelaufen waren. Hingewiesen wurde darauf, dass, wenn etwas den bedeutenden Eindruck, den die Broschüre hervorgerufen, abgeschwächt hätte, dieses die persönlichen Angriffe gewesen wären, die die Schrift enthalte; die Hamburg-Amerika Linie habe doch die Tiefadelinie eingeführt, was doch anerkannt werden müsse. Im Uebrigen könne man nicht umhin, rückhaltslos anzuerkennen, dass in den Ausführungen nocheinmal viel Wahres enthalten sei, das mit grossem Fleiss zusammengetragen ist. Der deutsche Seemann habe alle Veranlassung, dem Verfasser aufrichtig für sein Werk dankbar zu sein.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 9. Novemberber 1900.

Getreidefrachten, besonders zur Beladung in diesem Monat, haben eine geringe Erhöhung erfahren. Der Umfang des Geschäftes ist trotzdem gering geblieben und hauptsächlich verursacht durch höhere Forderungen der Rheder. Zweifellos ist auch die Präsidentenwahl von Einfluss auf die vorstehenden Zustände gewesen. Die Baumwolle-Situation befindet sich fortgesetzt in gedrücktem Zustande. Seitens der Vercharterer herrscht wenig oder gar keine Neigung zur Annahme weiterer Räume. Das Zeitcharter-Geschäft ist in Folge der divergirenden Ansichten zwischen Charterern und Rhedern auch sehr beschränkt geblieben. Für kurze Perioden herrscht immerhin auf der Basis von 6d per Ton des dead weight-Raumgehalts einige Nachfrage vor. Sollen für längere Zeit Abschlüsse zu Stande kommen, dann sind die Rheder zur Herabminderung ihrer Forderungen gezwungen. Mit Bezug auf »Timber«- und Kohlen-

frachten sind keine Aenderungen zu berichten; die Nachfrage beschränkt sich auf eine sehr begrenzte Anzahl. — Segelschifffrachten für lange Reisen gingen weiter zurück, in Folge dessen sind verschiedene Charter nach dieser Richtung zu Stande gekommen. Die Frachten für Kistenöl nach dem fernen Osten sind keiner Aenderung unterworfen gewesen, aber es ist in diesem Geschäft auch so zu sagen Nichts geschehen. Im Uebrigen haben wir Nichts von besonderem Interesse zu erwähnen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/4 d	15/	11/3	15/
London,	4 1/4 d	25/	17/6	17/6
Glasgow,	4 1/4 d	25/	15/	17/6
Bristol	4 3/4 d	27/6	17/6	20/
Hull	4 3/4 d	25/	20/	17/6
Leith	5d	25/	17/6	17/6
Newcastle	5d	25/	20/	17/6
Hamburg	77 1/2 s	30c.	22cents.	50 mk
Rotterdam	10 1/2 c.	30 cts.	19 cts.	13c.
Amsterdam	10 1/2 c.	30 cts.	19 cts.	13c.
Kopenhagen	4/3	30/	20/	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4 1/4 d	23/9	17/6	15/
Bremen	80 s	30c.	22c.	12c.
Marseille	3/9	30/	22/6	25/a30/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 35 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 50 c. — Antwerpen 35 c. — Bremen 35 c. — Marseille 45 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	4/1 1/4 d	4/1 1/4 d	3/4 1/4	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	3/3a3/6	.....	26 c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24c.	26c.	20c.	25a25 1/2 c.

Patent-Liste

(aufgestellt durch das Berliner Patent-Bureau Gerson & Sachse, Mitglieder des Verbandes deutscher Patent-Anwälte, SW., Friedrichstr. 10.)

Patent-Anmeldungen:

- B. 20 858. Apparat zur Rettung aus Gefahr. — Rudolf Bergfeld, Barmen. 26. 4. 1900.
- T 6900. Vorrichtung zum Anzeigen der Lage versunkener Schiffe und zum Anbringen von Hebetrossen oder Ketten an solchen. — George William Thomas und Joseph Stretch, East Orange, Staat New-Jersey, V. S. A.
- W. 15 571. Lagerung für Propellerwellen. — Wrigth's Taper Roller Bearings Syndicate, Limited, London.
- K. 20 042. Ankereinrichtung für Flussfahrzeuge; zusammen zum Pat. 107 462. — Rudolf Kattein, Radschütz b. Köben i. Schl. 1. 9. 1900.
- P. 11 759. Hemmvorrichtung für Dampfschiffe. — Georg Peter Peters, Altona, Hospitalstrasse 5. 21. 7. 1900.
- K. 19 378. Vorrichtung zum Aussetzen von Lasten, Booten u. s. w. durch Winden; zusammen zum Pat. 104 164. Johann Heinrich Klencke, Bremen, Mathildenstr. 29. 24. 3. 1900.
- M. 17 767. Antriebsvorrichtung für Schiffe und andere Fahrzeuge. — Daniel Georg Martens, Christiania, Norwegen, z. Zt. Russel Square, County of London, Montagneplace 12.
- R. 13 506. Anstrich für Schiffsböden. — Manfred Ragg, Wien X.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Simon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Simon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 48.

Hamburg, den 1. December.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Stopp-Paragraph des Seestrassenrechts. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt. — Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen. (Fortsetzung.) — Segelanweisungen für Ponape (Carolinen) und Saipan (Marianen). — Abänderungsvorschläge zur Seemannsordnung vom Nautischen Verein zu Hamburg. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht — Kaiser Wilhelm-Canal. — Sprechsaal.

Auf dem Ausguck.

Die in der »Hansa« vom 5. Mai d. J. kurz besprochene, durch den holländischen Fischdampfer „Holland I A. M. No. 49“ lediglich in Folge unverantwortlichen Leichtsinns herbeigeführte Collision mit dem deutschen Fischerkutter „H. F. No. 194, Schwalbe“ ist, soweit ein deutsches Gericht überhaupt in dieser Angelegenheit ein Wort zu sprechen hat, am 23. November vor dem Hamburger Seeamt erledigt worden. Recapituliren wir kurz den Sachverhalt:

Bei klarem Wetter und ruhiger See fischt »Schwalbe« unweit Norderney. Es nähert sich ein Dampfer, nämlich »Holland«, läuft direct auf den Fischkutter los, rammt ihn, und geht wieder von dannen. Ehe dieser erbärmliche Entschluss ausgeführt wird, versucht die Besatzung des angerannten Kutters an Bord des rammenden Fahrzeugs zu klettern, weil sie glaubte, ertrinken zu müssen. Eins der ebenso gleichgültigen wie verwilderten Geschöpfe des Holländers schlägt, auf Befehl seines würdigen Capitäns, auf die zu Tode Geängstigten mit einer Kohlschaufel los. Die Leute flüchten nach diesem Empfang auf ihr stark beschädigtes Fahrzeug zurück. Der Fischdampfer setzt unbekümmert um die Vorfälle seine Reise fort. —

Das, in kurzen Worten der Verlauf der eigenartigen Collision. Nach Verlesung verschiedener protocollirter Zeugenaussagen, wie sie von den Leuten des holländischen Dampfers gemacht sind, nennt der Reichscommissar, nachdem die Ursache der Collision in entsprechender Weise klargestellt ist, die Handlungsweise der Holländer nach dem Zusammenstoß empörend und roh. Selbstverständlich wünscht er, es möge seine Ansicht in gebührender Weise im Seeamtsspruch zum Ausdruck gebracht werden.

Der Seeamtsspruch lautet nach der »H. B.«:

»Der Zusammenstoß zwischen dem Finkenwärder Fischerkutter »Schwalbe H. F. No. 194« und dem holländischen Fischdampfer »Holland I A. M. 49.« aus Ynuiden, am 12. April 1900 bei Norderney, ist durch den Dampfer verschuldet, der dem Segler nicht rechtzeitig aus dem Wege ging. Die Führung der »Schwalbe« trifft kein Verschulden.

Die Mannschaft der »Schwalbe«, die sich nach dem Zusammenstoß auf den Dampfer geflüchtet hat, ist auf Befehl des Schiffers Pieter Krab durch den Matrosen Cornelius van der Smock durch Bedrohung und Misshandlung mittels einer Ballastschaufel auf ihr schwer beschädigtes Schiff zurückgetrieben worden.

Schiffer Krab hat ferner dadurch gegen Art. 414 des holländischen Strafgesetzbuches schwer verstossen, dass er das schwer beschädigte, von seinem Dampfer angerannte Schiff seinem Schicksal überliess, ohne auch nur Hülfe anzubieten.

Wir sind sehr enttäuscht. Der Tenor in diesem Urtheil ist mehr als wässerig. Verstossen deutsche

Seeleute gegen die Bestimmungen eines Art. im Seestrassenrecht, dann wird ihnen eine mehr oder minder scharf accentuirte Rüge zu Theil. In diesem Falle handelt es sich sogar um die Beurtheilung eines Verbrechens — und da findet man im Spruch nur eine trockene Registrirung der Thatsachen, ohne jedes Zeichen eines berechtigten Unwillens. Ob die groben Zuwiderhandlungen gegen mehrere Artikel des Seestrassenrechts der Kritik des Seeamts (es handelt sich bekanntlich um Ausländer) unterstehen, mag dahingestellt bleiben — jedenfalls aber war das Seeamt competent, die unseren Landsleuten zu Theil gewordene rohe, brutale Handlungsweise mit gebührenden Worten zu kennzeichnen. Dass es nicht geschehen, bedauern wir umsomehr, als das Urtheil des Seeamts in diesem speciellen Falle auch im Auslande weitgehende Beachtung finden dürfte. Unfreundliche Beurtheiler deutschen Wesens werden nicht ermangeln, daran Commentare zu knüpfen, die für unser Nationalgefühl kaum schmeichelhaft sein können.

Die in letzter und früheren Nummern besprochene **Fischerlichterfrage**, bezw. der Wunsch den Art. 9 des Seestrassenrechts auf internationalem Wege zu regeln, findet jetzt auch Anhänger ausserhalb Deutschlands. Hiermit soll nicht verstanden werden, dass früher einer endgültigen Regelung dieser brennenden Frage Hindernisse von auswärts in den Weg gestellt sind. Ueberall in Seeschiffahrtskreisen, hat man längst die Unhaltbarkeit des bestehenden Zustandes, nach dem jeder Seestaat Lichterführungen für seine Fischerfahrzeuge beliebig verordnete, erkannt. Aber bei dieser Erkenntniss sind wir seit zehn Jahren stehen geblieben. Die uns heute vorliegenden Meldungen über ein weiteres Interesse in dieser Frage, beweisen, dass man in den Vor. Staaten ernstlich bemüht ist, die Fischerlichterfrage im internationalen Sinne zum Abschluss zu bringen. Die amerikanischen Delegirten der letzten Internationalen Marine-Conferenz haben in dem Sinne einen Antrag an den Congress formulirt, wonach die amerikanische Regierung ersucht wird, sich mit anderen Regierungen über eine einheitliche Fischerlichterverordnung ins Einvernehmen zu setzen. Unser Gewährsmann glaubt ferner versichern zu können, es bestehe eine ähnliche Absicht unter den englischen Delegirten mit Bezug auf die englische Regierung. Zu den amerikanischen Antragstellern gehören Personen in einflussreicher Stellung mit bekannten Namen. U. A. Contre-Admiral Franklin und Capitän z. S. Shackford und Herr Griscome (Praesident der American-Line). — Diese uns aus zuverlässiger Quelle zugegangene Nachricht bietet für den Deutschen Nautischen Verein im engeren, für die Reichsregierung im

weiteren Sinne umsomehr dringende Veranlassung, der Fischerlichterfrage eingehende Aufmerksamkeit zu schenken.

Die **Schiffbautechnische Gesellschaft** hat kürzlich in Berlin ihre zweite Hauptversammlung abgehalten. Die Tagesordnung enthielt eine Fülle interessanter Themata. Selbstverständlich musste der Inhalt der Vorträge auf das Auditorium, dessen Hauptcontingent Schiffbauingenieure waren, zugeschnitten sein, deshalb eignet sich eine Wiedergabe der Besprechungen weniger für die »Haus«. Immerhin wurde aber ein Gegenstand behandelt, der auch von unseren Lesern weitgehende Beachtung verdient. Herr Schiffbauingenieur Rosenstiel, Hamburg, hielt über die **Entwicklung der Tiefladelinie an Handelsdampfern** einen Vortrag, der von grösster Sachkenntniss zeugt und manche Bemerkungen enthält, die geeignet sind, die englische Tiefladelinie in einer bisher noch nicht von uns beleuchteten Seite kennen zu lernen. Steht uns in den nächsten Wochen der erforderliche Platz zur Verfügung, wir werden nicht versäumen, den Vortrag in extenso hier zum Abdruck zu bringen. Diesmal mag nur hervorgehoben werden, dass keiner, der von Herrn Samuel Plimsoll im Jahre 1872 mit Bezug auf eine Tiefladelinie gemachten Vorschläge, Verwirklichung gefunden hat. Herr Rosenstiel sagt darüber an einer Stelle:

„ . . . Das ist die vielgenannte »Plimsoll-Marke«, deren ganzer Erfolg illusorisch ist und die eigentlich das Gegentheil von dem erreichte, was man wollte; denn die eigentliche Sicherheit, die man zu schaffen vorgab, war trügerisch, schlimmer aber noch waren die Folgen . . . «

Wir bemerken zur Erklärung noch, dass der oben citirte Plimsoll mit demjenigen identisch ist, auf den kürzlich ein deutscher Reichstagsabgeordneter eine umfangreiche Collecte Dithyramben sang.

Wie wir erfahren, ist in Christiania im Einverständnis mit der **norwegischen** Regierung eine sog. »Seetüchtigkeits-Commission« mit der Absicht zusammengetreten, um über eine **Tiefladelinie** Berathungen zu pflegen. Unser Gewährsmann meint, eine Ladelinie für norwegische Schiffe allein werde nur von sehr Wenigen befürwortet, dagegen stehe man einer internationalen Regelung der Frage in weitesten Schiffahrtskreisen sehr sympathisch gegenüber. Weiterhin heisst es, man warte auf ein entsprechendes Vorgehen Deutschland's. Soweit uns bekannt, besteht in deutschen Regierungskreisen keineswegs die Absicht, sich für eine internationale Lademarken besonders zu engagiren.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

»Wie den Lesern erinnerlich sein wird, **collidirte** bei starkem Nebel der Schnelldampfer „**Campania**“ von der Cunard-Linie mit der Liverpooler Bark „**Embleton**“ im St. Georg-Canal, querab von Tuskar. Der Segler wurde in zwei Theile geschnitten, 11 Personen einer 18 köpfigen Besatzung ertranken. Die Katastrophe erregte erklärlicher Weise damals die Gemüther und man forderte, wie Das nach solchen folgenschweren Schiffscollisionen immer der Fall zu sein pflegt, eine genaue Definirung des Begriffs »moderate speed«. Das Admiraltätsgericht unter Vorsitz von Mr. Barnes, hat sich nun am 20. November mit dem Zusammenstoss beschäftigt und »Campania« für den allein schuldigen Theil deshalb erklärt, weil entgegen den Vorschriften des Seestrassenrechts, die Fahrt zur Zeit der Collision nicht genügend gemässigt war. Nach Lage des Sachverhalts, darf man den schweren Seeunfall ein Pendant zu der Bourgogne-Angelegenheit nennen, trotzdem ihm nicht im Entferntesten in der Oeffentlichkeit dieselbe Bedeutung beigegeben worden ist. Woran Das liegt?

Bei der Collision Bourgogne-Cromartyschire bildeten das Hauptcontingent der Verunglückten die Passagiere, in dem neuerdings passirten Falle sind nur Personen der Schiffsbesatzung ertrunken. Damals sank ein Object von Millionen an Werth, diesmal eine kleine Bark. Das ist ein Unterschied für solche Leute, die öffentliche Meinung machen. — So schwierig es gewiss hält, eine Norm für gemässigte Geschwindigkeit anwendbar auf alle Dampfer festzustellen, so scheint die Frage doch der Erörterung werth, wenn man berücksichtigt, dass »Campania« im St. Georg-Canal bei dichtem Nebel achtzehn Meilen Fahrt gelaufen hat. (Die Besatzung der »Campania« hat ausgesagt, das Schiff habe nicht mehr als 10 oder 11 Seemeilen gelaufen. Richter Barnes hat, soweit aus einem Artikel der »Shipping Gazette« hervorgeht, die Glaubwürdigkeit dieser Aussage nicht in Zweifel gezogen. D. R.) Kein mit den einschlägigen Verhältnissen einigermaassen Vertrauter, wird eine bedeutende Fahrtverminderung im offenen Ocean bei Nebel in allen Fällen verlangen — in verkehrsreichen Gewässern liegen aber wesentlich andere Bedingungen vor. Hier ist eine bedeutende Fahrtreduction nothwendig. Ob allerdings durch solche Maassregel im vorliegenden Fall die Collision abgewendet worden wäre — ja, ob durch verminderte Geschwindigkeit die Zahl der Zusammenstösse überhaupt geringer als ohne dieselbe würde, das sind Fragen, die nicht ohne Weiteres mit »Ja« beantwortet werden können.

Zweifellos aber darf man unter Berücksichtigung des Falles »Campania-Embleton« behaupten, die Collision wäre wahrscheinlich bei mässiger Fahrt lange nicht so folgenschwer gewesen, wie sie es leider geworden ist. Nicht immer, aber doch in den meisten Fällen, ist Nebel mit geringer Windstärke oder Stille verbunden, woraus folgert, dass nach eingetretenem Seeunfall Rettungsversuche mit Schiffsbooten Aussicht haben, erfolgreich zu sein. Wollte man diese Regel in unserem Fall anwenden; es wäre nicht möglich gewesen, die Bark wurde zerschnitten. Die elf Verunglückten der Besatzung haben ihren Tod weniger durch Ertrinken gefunden, als durch die mit der Wucht des Zusammenstossens verbundenen Begleitscheinungen. Bei geringerer Fahrt der »Campania« wäre die Beschädigung der Bark zweifellos geringer und die Chancen, Menschenleben zu retten, grösser gewesen.

Wir geben im Anschluss an diese Auslassungen, den Wortlaut des Urtheils wieder, wie er von der »Hamb. Börsenh.« aus der »Shipping Gazette« übersetzt ist.

Bei dem Fall »Campania«-»Embleton« sind die »Elder Brethren« und mit ihnen der Richter Barnes der Ansicht gewesen, dass eine Fahrt zwischen 9 und 10 Knoten, wie sie die »Campania« zur Zeit der Collision hatte, nicht als mässige Geschwindigkeit angesehen werden könne; wenn aber der Capitän eines solchen Dampfers wie die »Campania« behaupte, dass sein Dampfer, wenn er mit geringerer Geschwindigkeit fahre, wie die ausgegebene, nicht mehr genügend steuerfähig sei, so habe ein solcher Dampfer auch die Folgen zu tragen, wenn er im Nebel Unheil anrichte. Bei dem Fall der »Campania« habe diese den Begriff »mässige Geschwindigkeit« wesentlich überschritten. Bei einer Fahrt von 10 Knoten brauche ein solcher Dampfer doch nur 6 Minuten um eine englische Meile zu durchlaufen und wenn daher das Nebelhörn eines entgegenkommenden Schiffes auf eine halbe Seemeile zuerst gehört werde, so könne letzteres höchstens noch drei Mal sein Nebelhörn ertönen lassen, bis der Dampfer bei ihm sei. Ausserdem aber sei bekannt, dass der Nebel oft ein sehr schlechter Träger des Schalles sei und daher Nebelhörner oft selbst in grosser Nähe nicht gehört werden könnten.

Der Stopp-Paragraph des Seestrassenrechts

(Art. 16, Abs. 2)

in erneuter Beleuchtung.*)

Wenn es wahr wäre, dass die Jahreszeiten und Monate in irgend einer Beziehung zu dem

*) Sind wir und mit uns eine grosse Anzahl activer Seeleute hinsichtlich des Stoppens im Nebel auch nicht derselben Ansicht wie der Verfasser, so haben seine Ausführungen doch unverkürzte Aufnahme gefunden. Unser Standpunkt zum Art. 16 Abs. 2 ist auf den Seiten 150 und 159 ausgesprochen. D. R.

heiklen, weil vieldeutiger Auslegung fähigen, Artikel 16 des internationalen Seestrassenrechts ständen, sei es bezüglich der Anwendung desselben, oder der Erinnerung an diesen vielseitigen Stein des Anstosses, wahrlich der November wäre mehr als irgend ein anderer Monat geeignet, uns diesen vielumstrittenen Artikel in recht greller Beleuchtung und in eindringlicher Weise vor die Seele zu bringen. Denn der November, der sich nunmehr mit seinen düsteren Fittichen auf die Gewässer, auf denen All-Deutschlands Zukunft, nach einem Wort aus hohem Munde liegt, niedergelassen hat, ist es, der uns den düsteren Himmel, die heftigen Regengüsse, das dicke Wetter und jenen entsetzlichen Nebel bringt, welcher der tückischste und verrätherischste unter allen Feinden der Schifffahrt ist. Im November wird man der Wahrheit dessen inne, was der Dichter Rosegger sagt: »Wie die Welt so kalt, so hart, so ledern, so zum Verschnachten öde ist«. Aber wenn Rosegger seine Leser dann weiter ausrufen lässt: »Um ein christliches Almosen, um ein warmherziges Lachen flehen wir«, so müssen wir die nicht ganz unbegründete Befürchtung aussprechen, dass der Leser des Art. 16 schwerlich zu einem warmherzigen Herz und Seele erfreuenden Lachen gelangen wird. Nein, es ist schwer, dieser Materie eine freundliche Seite abzugewinnen. Diese starren Gesetzesparagrafen eignen sich kaum für eine Besprechung, in der auch das Gemüth, die menschliche Empfindung auf ihre Kosten kommt. »Es erben sich Gesetz und Rechte, wie eine ew'ge Krankheit fort!« —

Trotz alledem aber beansprucht dieser Art. 16 ein eminentes, nie erlahmendes Interesse, und zwar nicht allein, der Passus mit der, möchte man in Ermangelung eines passenderen Worts sagen, stadt-bekannten »mässigen Geschwindigkeit«, sondern in neuester Zeit namentlich der Passus, dass ein Dampffahrzeug (welch' seltsames Wortgebilde!) zu stoppen hat, wenn es vorderlicher als dwars ein Nebelsignal hört. Um unseren Standpunkt in Rücksicht auf diese letztere Fassung gleich hier hervorzuheben, möchten wir es aussprechen, dass wir diesen Passus für eine wenig glückliche Neuerung halten. Der aufgehobene Art. 18 des älteren Rechts, obwohl auch dieser zu unterschiedlichen Auslegungen Anlass gab, erschien uns erheblich besser und vollauf genügend für die einschlagenden Fälle. Danach musste bekanntlich ein Dampfer seine Fahrt mindern oder, wenn nöthig, stoppen und rückwärtsgehen, wenn er sich einem anderen Schiff so näherte, dass dadurch eine Gefahr des Zusammenstossens entstand. Dieser alte Art. 18 hat in dem neuen Art. 23 die Umformung erhalten, dass diese Fahrtminderung oder das Stoppen, oder der Rückwärtsgang, wenn nöthig, bei einer Annäherung seitens eines Dampffahrzeugs zur An-

wendung komme, welches einem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat.

Um unsere Auffassung näher zu begründen, ist es angezeigt, auf den genauen Wortlaut des zweiten Absatzes unseres jetzigen Art. 16 näher einzugehen. Der Absatz sagt: »Ein Dampffahrzeug, welches anscheinend vor der Richtung quer ab (vorderlicher als dwars) das Nebelsignal eines Fahrzeugs hört . . . muss . . . seine Maschine stoppen . . .«. Hier wird also die Forderung gestellt, auf ein »anscheinendes Hören« hin ein ausserordentlich bedeutsames und schwerwiegendes Schiffsmanöver auszuführen. Es kann unseres Erachtens von vornherein nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, dass es in vielen, wenn nicht fast allen Fällen jedem Seemann geradezu gegen den Sinn geht, auf ein so unsicheres und zweifelhaftes Merkmal wie ein »anscheinendes Hören« hin, eine Maassregel von solcher Bedeutung zu ergreifen, dass er dadurch die Herrschaft über sein Schiff verliert, ein Spielball von Wind und Wellen wird, zu einer Zeit, wo vielleicht im nächsten Augenblick die kommenden Ereignisse, ein sofortiges Ausweichmanöver zur Abwendung drohenden Unheils erheischen. Schon auf Seite 350, No. 30 der »Hansa« ist auf die begreifliche Abneigung gegen diesen Stopp-Paragrafen hingewiesen, zugleich aber auch bemerkt, dass es nothwendig sei, um sich vor den schlimmen Folgen einer etwaigen Gesetzesübertretung zu schützen, der Vorschrift unseres neuen Rechts Folge zu geben.

Aber fragen wir uns, was versteht man nun eigentlich unter einem »anscheinenden Hören«! Das Nebelsignal soll anscheinend vorderlicher als dwars gehört werden. In der Regel ist das »Anscheinende« das »Scheinbare« als ein Etwas aufzufassen, das der Wirklichkeit entgegengesetzt ist; das Anscheinende ist durchweg eine Täuschung, etwas der Wirklichkeit nicht Entsprechendes. Und in der That, wenn etwas täuscht, so täuscht das »anscheinende Hören« eines Nebelsignals über die Richtung, in der das signalisirende Schiff sich befindet; die Beurtheilung der Schallrichtung ist eben ganz und gar unzuverlässig. Der englische Marinecapitän Lindsay sagt bezüglich der Nebelsignale: »it is very often impossible to say wether a signal comes from the starboard bow, from the port bow, or abeam«. Und Admiral Alfred Ryder sagt als Berichtersatter des Fog collision Committee: »two persons standing close together will have different opinions as to the direction.«

(Schluss folgt.)

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

16) Non liquet in Collisionspro- cessen.

Am 27. December 1898 hat im Baakenhafen zu Hamburg ein Zusammenstoss zwischen den Schleppern »Elisabeth« und »Triton« stattgefunden. Beide Schiffe schoben sich wechselseitig unter abweichender Darstellung der Hergänge die Schuld zu und erhoben mit Klage und Widerklage Schadensersatzansprüche. Das Oberlandesgericht hatte beide Klagen abgewiesen. Es war in Würdigung der aufgenommenen Beweise zu dem Ergebnisse gelangt, dass zwischen den Angaben der klägerischen Schiffsbesatzung einerseits und der beklagischen andererseits in den entscheidenden Punkten unlösliche Widersprüche beständen. Wären die Angaben der Zeugen von der »Elisabeth« richtig, so würde das Verschulden an dem Zusammenstosse ausschliesslich den »Triton« treffen, beruhe aber die Darstellung des Zeugen K. vom »Triton« auf Wahrheit, so würde der Zusammenstoss auf ein schuldhaftes Verhalten der »Elisabeth« zurückzuführen sein, Umstände aber, die dahinführen könnten, trotz der bestehenden Widersprüche der einen Darstellung mehr Glauben beizumessen, als der andern, lägen nicht vor; insbesondere sei weder subjectiv eine grössere Glaubwürdigkeit der einen Besatzung vor der andern zu erkennen, noch könne aus objectiven Gründen eine grössere Wahrscheinlichkeit der einen Darstellung vor der andern abgeleitet werden. Bei dieser Sachlage müsse unentschieden bleiben, welche Darstellung die richtige sei, und es lasse sich demzufolge nicht feststellen, welchem der beiden Schiffe das Verschulden an dem Zusammenstosse beizumessen sei. Die Folge davon sei, dass sowohl auf Abweisung der Klage, wie auf Abweisung der Widerklage erkannt werden müsse.

Die Klägerin glaubte in dieser Ausführung eine Verletzung des § 286 Civ.-Proc.-Ord. finden zu können. Im Civilprocesse dürfe der Richter ein derartiges non liquet nicht aussprechen. Wohl dürfe er eine Parteibehauptung an sich für nicht erwiesen erachten, wenn er sich von deren Wahrheit nicht überzeugen könne. Er dürfe dies aber, während er die dafür vorliegenden Zeugenaussagen an sich für glaubwürdig erkläre, nicht bloss deshalb thun, weil von andern Zeugen das Gegentheil bekundet sei, wenn er nicht wenigstens deren Aussagen für beweisend erachte. Vielmehr müsse der

Richter die streitigen Thatsachen zur Entscheidung bringen, und wo zwei Zeugenaussagen der Art beschaffen seien, dass nur eine von ihnen wahr sein könne, da müsse der Richter entscheiden, welche von ihnen die Wahrheit enthalte.

Das Reichsgericht hat diese Ausführungen für verfehlt erklärt. Um mit ihrer Klage durchzudringen, muss die Klägerin einen Sachverhalt in rechtliche Gewissheit setzen, aus dem sich eine Schuld des »Triton« an dem Zusammenstosse ergibt. Behauptet hat die Klägerin einen solchen Sachverhalt und er ist auch durch Zeugen, die sie vorgeschlagen hat, bestätigt worden. Das zur endgültigen Beurtheilung der Thatfragen berufene Gericht aber hat trotzdem die Ueberzeugung von der Wahrheit des von der Klägerin behaupteten Sachverhalts nicht gewinnen können, und es hat die Gründe, von denen es sich dabei hat leiten lassen, in seinem Urtheile des näheren angegeben. Damit ist der Vorschrift des § 286 Civil-Process Ordnung an sich Genüge gethan, und es kann keine Rede davon sein, dass das Berufungsgericht die Aufgabe verkannt hätte, die das Gesetz ihm in Bezug auf die Beweiswürdigung stellt. Es ist ein Irrthum der Revision, wenn sie annimmt, dass der Richter bei widersprechenden Zeugen-Aussagen entweder der einen oder der andern Aussage positiven Glauben beilegen müsse. Ein solcher Zwang würde mit dem vom Gesetze angenommenen Grundsatz unvereinbar sein, dass das Gericht nach freier Ueberzeugung entscheiden soll, ob eine tatsächliche Behauptung für wahr oder für nicht wahr zu erachten sei. Der Ausspruch, dass sich das Gericht eine positive Ueberzeugung über den tatsächlichen Verlust eines verschieden geschilderten Hergangs nicht habe bilden können, ist processualisch völlig zulässig und genügt zur Zurückweisung eines Anspruchs, der nur Bestand haben kann, wenn sich der Hergang in einer ganz bestimmten Weise zugegetragen haben sollte. Gesetzlich vorgeschrieben ist nur, dass das Gericht seine Ueberzeugung aus dem gesamten Inhalte der Verhandlungen und des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme schöpfen soll. Eine Gesetzesverletzung würde daher allerdings vorliegen, wenn das Berufungsgericht Momente, die in den Verhandlungen oder in der Beweisaufnahme zu Tage getreten sind und die für die Wahrheit der Behauptungen der Klägerin ins Gewicht fallen können, bei Prüfung des Sachverhalts übersehen haben sollte. Die nach dieser Richtung von der Revision erhobenen Angriffe sind indess, wie näher dargelegt wird, unbegründet.

Urtheil des I. Civil-Senats vom 22. September in Sachen Packetfahrt wider Lübeck. Rep. I 175/00.

Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen.

(Fortsetzung.)

Antwerpen.

Ebenso wie wir uns vorstehend in gedrängter Kürze mit Liverpool, als einem »land-carriage«^{*)} Hafen beschäftigt haben, soll nachstehend Antwerpen, ein gemischter »land-carriage« und »water-carriage«^{*)} Hafen, beschrieben werden. Das Aufblühen der belgischen Metropole ist seit der Abschaffung der sog. Schelde-Abgaben im Jahre 1863 in die Erscheinung getreten. Seit jener Zeit ist der Verkehr bis zur völligen Ausnutzung aller Hafenanmodationen und -Erleichterungen in ständigem Wachstum begriffen gewesen. Vor noch nicht langer Zeit hiess es, Antwerpens Stern sei im Verbleichen. Das ist umsomehr zu bedauern, als die Rheder im Allgemeinen unter der Congestion des Hafens zu leiden haben. Dieser Uebelstand ist längst erkannt, jedoch scheiterten alle Verbesserungsvorschläge an einer bissigen und gehässigen Polemik über die Art und Weise, wie Abhilfe geschaffen werden könne.

Längs der Schelde-Bank befindet sich eine ausgedehnte Flucht von Quaianlagen, in einer graden Frontlinie. Ehe jedoch die Bauten unternommen wurden, waren viele Krümmungen und Unregelmässigkeiten im Fahrwasser zu bewältigen. Ein vom Könige begünstigter Vorschlag geht dahin, die Quaifront durch Canäle mit dem Umkreis des in der Nähe befindlichen Landes und diesen mit der Schelde zu verbinden. Ein Gegenvorschlag bezweckt einerseits, den Fluss zu lassen wie er ist, andererseits neue und tiefe Docks zu bauen, sowie die bestehende Quaifront zu erweitern. Das Hafengebiet setzt sich aus offenen und geschlossenen Docks zusammen. Während die Wassertiefe an den Quaimauern zulänglich auch für grösste Schiffe ist, befinden sich die Docks in einem Zustande, der nicht mehr allen Ansprüchen gerecht wird; sie sind unmodern und flach. Für die Zukunft hat das Project, welches sich mit einem Ausbau der Quais beschäftigt, mehr Aussicht auf Annahme, als dasjenige, welches eine weitere Vertiefung der Docks beabsichtigt. Die Antwerpener Quaubauten, z. Z. zwei englische Meilen lang und voraussichtlich in nächster Zeit noch um eine halbe englische Meile verlängert, sind der Stolz der Belgier. Trotzdem laufen immer wieder Klagen seitens englischer Rheder über die Unzulänglichkeit der Hafenbequemlichkeiten ein. Und nicht in unbegründeter Weise. Schiffe in regulärer Fahrt haben feste Liegeplätze, für sie ist gesorgt. Anders aber liegen die Verhältnisse für Fahrzeuge in wilder Fahrt. Ist kein Platz für sie am Quai vorhanden, so müssen sie, um ihren Tiefgang zu verringern, einen Theil der Ladung in Leichter löschen; dann erst verholen sie in die Docks, vorausgesetzt, dass dort genügender Platz ist. In den Docks ist eine durchschnittliche Wassertiefe von nicht mehr als 21 Fuss. Das in Aussicht genommene neue Dock soll über 30 Fuss Wassertiefe verfügen. Ein Uebelstand, der einer schnellen Schiffsexpedition hindernd im Wege steht, ist auch der Mangel an genügendem Quairaum, als Lagerstätte für gelöschte Güter. Wohl können die tiefstgehenden Schiffe am Quai liegen, sie müssen aber mit der Entlochung der Ladung so lange warten, bis die von den gelöschten Waaren anderer Schiffe vollgepackte Quai-Plattform für weitere Güter aufnahmefähig ist. Für die im Bau begriffene neue Quaiestrecke sind, ähnlich wie in

Liverpool, einstöckige Schuppen vorgesehen, nicht aber für die bestehenden Quaubauten. Die Schuppen daselbst sind zwar gross und geräumig, ihre Construction ist aber nicht zeitgemäss. Sie sind an den Enden durch keine Wand geschützt, so dass dort gelagerte Waaren Gefahr laufen, nass und schmutzig zu werden. Berücksichtigt man, dass ein grosser Theil gelöschter Güter in Schuten, bestimmt zur Weiterbeförderung im Binnenland, übergeht, so darf man sagen, dass die z. Z. bestehenden Schuppen absolut unzulänglich wären, gehörte Antwerpen zu der Kategorie der sog. »land-carriage«-Häfen.

Da die Hafengebühren nicht mehr als 5 d per Ton in den Docks und 3 d an der Quaimauer betragen, könnte man Antwerpen einen billigen Hafen für Seeschiffe nennen, kämen nicht die hohen Arbeitslöhne — welche ausserdem noch im Steigen begriffen sind — hinzu. Der Stadtbürger, der das Quaisystem untersteht, genügt es, wenn im Hafen Beschäftigung herrscht, an Ueberschüssen liegt ihnen nichts. Englische Rheder klagen immer wieder über Verzögerungen ihrer Schiffe in Antwerpen, — trotz alledem sollen sie im Allgemeinen diesen Hafen noch der englischen Themsestadt vorziehen. Eine Hauptursache der Verzögerungen ist in der Congestion, in der Schiffsanhäufung des Hafens zu suchen.

Ein hervorstechendes Merkmal des Antwerpener Hafens ist sein offenes Quaisystem, an dem die grössten Schiffe liegen und je nach der Tide 13—17 Fuss fallen und steigen. Wie man auch über dieses etwas gefährvolle Experiment sonst denken mag, — es scheinen sich die Rheder und Ladungsempfänger sowie die Stadtbürger damit zufriedenstellend abgefunden zu haben.

Nachstehend einige Zahlen, die geben über die Verkehrszunahme Antwerpens seit dem Jahre 1884 Aufschluss.

Jahr	Angekommene Schiffe	Raumgehalt T.	Durchschnittsgrösse der Schiffe T.
1884	4809	3 512 040	730
1890	5042	4 600 914	913
1896	5482	5 957 748	1067
1896	5653	6 315 920	1116

In diesen Daten sind die Dampfer, die von Holland und dem Binnenlande ankamen, mit einbegriffen. Ihr Raumgehalt übersteigt kaum 100 000 T., ihre Anzahl schwankt zwischen 5—600.

Nun noch einige Worte über die Verwaltung des ganzen Quaisystems. Das Fahrwasser im Revier untersteht der Controle des Staates. Er sorgt für Baggerungen und Vertiefungen; ihm untersteht auch die Beaufsichtigung der Quaubauten. Sind diese fertiggestellt, so werden sie von der Stadtbürger mit den nöthigen Lös- und Ladevorrichtungen, mit Schuppen, Eisenbahnschienen etc. versehen und in Stand gehalten. Die Docks, zum Unterschied von den Quais, werden von der Stadtverwaltung gebaut und ausgerüstet. Die Herstellungskosten, soweit sie sich nicht auf die Ausrüstung beziehen, deckt zu 85% der Staat und zu 15% die Stadt. Die der Stadt in dieser Weise erwachsenden Ausgaben werden aus dem gemeinsamen städtischen Ausgabe-Etat bestritten und solange als der Hafenverkehr im Zunehmen begriffen ist, kümmert sich kein Mensch darum, ob das Geschäftsergebnis für die städtischen Behörden positiv oder negativ ausfällt. Alles Wahrscheinlichkeit nach kommt ein Gewinn von 3% heraus; gutunterrichtete Antwerpener sind zwar der Meinung, dass unter Berücksichtigung der Constructions-Ausgaben von einem Ueberschuss keine Rede sein kann. Uebrigens, lehnen sie Alles ab, sich näher mit diesem Thema zu beschäftigen. Solange sich der Verkehr nur nach unserer Stadt hinzieht, argumentiren sie. Ich möchte hierbei gleich erwähnen, dass die Verhältnisse mit Bezug auf diesen letzten Punkt in Hamburg und Bremen ähnlich liegen. (Fortsetzung folgt.)

*) »Land-carriage« in diesem Sinne soll bedeuten, dass Liverpool ein Hafen ist, in dem jedes Stück aus Seeschiffen gelöschter Waaren unmittelbar an Land befördert wird, im Gegensatz zu »water-carriage«, wo die Ladungsbeförderung durch Leichter, Schuten, Kähne etc. von Statten geht. Da wir zumeist sind, diese Worte noch häufiger zu benutzen, mag der englische Ausdruck gewählt werden, ein deutscher lässt sich nur durch Umschreibung, entsprechend dem Ausdruck bringen. D. R.

Segelanweisungen

für

Ponape (Carolinen) und Saipan (Marianen)*)

(Auszüge aus dem Berichte von Capitän Krebs, D. »München«.)

Um 11 Uhr 15 Min. dampften in die Einfahrt zu Langa, Hafen von Ponape, und ankerten um 12 Uhr Mittags querab von der Station der Jaluit-Gesellschaft im SW. der Insel Langa in 30 Faden Wasser. Tiefgang V 22' 4" H 25' 2". — Die Ladung musste, da nur ein 5 Tonnen tragender Leichter vorhanden war, zum grössten Theil mit den Schiffsbooten an Land befördert werden. (Ein kleiner Leichter für die Regierung befindet sich im Bau.)

An Ladung erhielten von der Jaluit-Gesellschaft 35 Tonnen Steinnüsse für Hamburg.

Ueber Ponape ist Folgendes zu bemerken:

Die Insel hat zwei Häfen. Kiti-Hafen liegt an der Südseite, Langa-Hafen, wo »München« war, an der Westseite der Insel. — Nachdem die nördlichste der Andema-Inseln in 3 Sm. Abstand an Steuerbord passirt war, steuerten N 60° O rechtweisend (20) Sm. bis Jekoits-Insel, welche 1000 Fuss hoch ist und in 5 Sm. Abstand querab war. Dieser Curs führt überall 1—2 Sm. frei von den rings um die Inseln lagernden, deutlich erkennbaren Riffen.

Als Jekoits Insel Pick in 5 Sm. Abstand quer war, also S 30° O rechtweisend peilte, konnte man deutlich östlich frei von der Insel Häuser und die Regierungsflagge sehen.

Ein Curs S. 63° O rechtweisend (mit Poitik Insel recht voraus) zeigte uns nach Ablafen von 2 Sm. eine Oeffnung zwischen den Riffen, die an Steuerbord durch eine rothe, an Backbord-Seite durch eine schwarze Bake gekennzeichnet war und 559 Meter breit ist. An Backbord voraus auf Langa-Insel zeigte sich die Station der Jaluit-Gesellschaft, an Steuerbord der Regierungssitz Messenien. Auch die auf den Riffen innerhalb der Einfahrt aufgestellten Baken waren deutlich zu sehen.

Da ich keine Karte von Ponape hatte, (dieselbe giebt es zur Zeit noch nicht) stoppte ich eine halbe Seemeile ausserhalb der Einfahrt, um einen Lootsen zu erwarten. Derselbe kam mit einem Ruderboote heraus und brachte das Schiff im SW. der Insel Langa dicht bei der Station der Jaluit-Gesellschaft zwischen der fertigen Ladebrücke und der im Bau begriffenen Kohlenbrücke zu Anker. Wassertiefe betrug 30 Faden.

Der Ankerplatz liegt von den sich im Westen, SSW und SSO von ihm befindenden, sowie von dem die Insel Langa umgebenden Riff gleichmässig 300 Meter entfernt.

Wünschenswerth wäre es, wenn genau an dieser Stelle eine schwere Ankerboje (Mooringboje) zum Festmachen für grosse Schiffe hingelegt würde. Mit einem Schiff wie »München«, welches genau in der Mitte ankern muss, ist es nicht leicht, gleich die richtige Stelle zum Ankern zu fassen.

Der Hafen ist voller Untiefen, doch sind dieselben durch Baken gekennzeichnet und ist die Passage zwischen denselben breit genug, um keine Gefahr zu bilden. Die Station der Jaluit-Gesellschaft befindet sich in der SW.-Ecke der Insel Langa. Dort ist eine schöne Ladebrücke gebaut und können an derselben Boote und Leichter zwecks Entloosung von Ladung gut und sicher anlegen. An der Südseite der Insel Langa, ca. 350 Meter von der Ladebrücke

entfernt, befindet sich das Kohlenlager der Jaluit-Gesellschaft mit ca. 500 Tonnen Westport (Neuseeland) Kohle, die unter gedeckten Schuppen lagert. Der Preis derselben sollte 55 \mathcal{M} pro Tonne betragen. Von den Kohlenschuppen nach Süden ausgehend, lässt die Jaluit-Gesellschaft eine Kohlenbrücke bauen, dieselbe soll über das Riff herausreichen, etwa 200 Meter lang werden und sollen Schiffe, die Kohlen einnehmen wollen, nachdem sie mit Bug- und Heckanker querab von derselben geankert haben, sich längsseit legen können. Zu diesem Zwecke sollen auf dem Inselriff Dukdalben zum Festmachen der Trossen aufgestellt werden. — Der Regierungssitz befindet sich auf der Insel Ponape, 3300 Meter SSW. von der Insel Langa, 3000 Meter von unserem Ankerplatz entfernt. Der vielen Korallenriffe und Untiefen wegen ist es nur möglich mit Booten dorthin zu gelangen und trotzdem die Riffe durch Baken gekennzeichnet sind, ist beim Hinrudern grosse Vorsicht zu gebrauchen, wenn man dem Regierungssitze zurudert, sind die rothen Baken an Steuerbord, die schwarzen an Backbord zu passiren.

Laut Bestimmung der Regierung hat jedes Schiff sowohl einkommend wie ausgehend einen Lootsen zu nehmen und beträgt das Lootsengeld 2 \mathcal{M} pro Fuss Tiefgang. — Wir hatten also bei 25 Fuss Tiefgang für Ein- und Auslootsen 100 \mathcal{M} zu zahlen.

Ausserdem beanspruchte die Regierung eine Abgabe von 10 \mathcal{M} für jede Register-Tonne Brutto. Dieses hätte für »München« 469 \mathcal{M} betragen. Auf meine Anfrage hin wurde mir erklärt, dass laut besonderem Gesetz für Carolinen und Marianen dort auch die Meldepflicht für Schiffe, die weniger als 48 Stunden im Hafen lägen, bestehe und mit dieser Meldepflicht auch die Gebühren, die Consulate bei Abfertigung von Schiffen berechnen, verbunden seien.

.... Auf der Reise von Ponape nach Saipan trafen vorherrschend nörd. und NW.-Wind mit grober NW.-Dünung und vieltem Regen. — Am 17. August um 3 Uhr Nm. ankerten auf der Westseite der Insel Saipan 2 Sm. SSW. von Tanapag-Hafen, 1,5 Sm. westlich von dem Städtchen Garapan in 13 Faden Wassertiefe.

Ueber das Anlaufen von Saipan und Saipan selbst ist Folgendes zu berichten:

In der Gegend der Marianen weht von November bis Juni NO-Passat, im Juli, August und September sind steife SW- und West-Winde, im October veränderliche Winde und unbeständiges Wetter vorherrschend. Die Regenzeit soll sich über die Monate Mai bis October erstrecken und sehr heftig sein, doch auch während der anderen Monate soll es häufig regnen.

Auf der Insel und der Nachbars-Insel Tinian wird mit Erfolg Viehzucht getrieben. Reis- und Mais-Bau stehen in Blüthe.

Ich fuhr mit »München« rechtweisend NW, steuernd, zwischen der Insel Tinian und der Insel Saipan hindurch. Die Küste von Tinian schien rein zu sein, während sich an der Südküste von Saipan Riffe und schwere Brandung zeigten. Die Passage ist ca. 4 Sm. breit. Als die SW.-Ecke von Saipan passirt war, steuerte ich Nord rechtweisend in etwa 3 Sm. Abstand von Land auf, bis die Ortschaft Garapan rechtweisend Ost peilte und hielt dann auf dieselbe zu, bis ich die im Hafen von Tanapag liegende kleine Insel Managassa in rechtweisend NNO hatte. Dort wurde in 13 Faden Wasser auf anscheinend Korallengrund geankert. Es stand eine hohe westliche Dünung und das Schiff rollte sehr stark. Während der drei Monate, Juli, August und September, der Zeit der SW.- und Westwinde, wird die Rhede von Garapan immer ein ungemüthlicher Ankerplatz sein, während es sich in der Zeit des NO.-Passats, resp. der östlichen Winde in Lee der Insel gut wird liegen lassen. Vom Hafen

*) Den uns in freundlicher Weise vom Norddeutschen Lloyd zur Verfügung gestellten Bericht über bisher wenig befahrene Hafenplätze im fernen Osten, bringen wir um so lieber zum Abdruck, als diese Häfen zum deutschen Colonialbesitz gehören. Die von Herrn Capt. Krebs mitgetheilten Beobachtungen verdienen vornehmlich dann weitgehende Beachtung, wenn sie in Form von Vorschlägen oder Anregungen erscheinen. Wir haben solche Stellen, damit sie nicht übersehen werden, durch Sperrdruck hervorgehoben. D. R.

Tanapag giebt es eine Skizze aus dem Jahre 1876. Schiffe über 20 Fuss Tiefgang können unter keinen Umständen hinein und dann auch nur bei östlichem Wind, da dann keine Dünnung und Seegang in der Einfahrt stehen. Leichterfahrzeuge giebt es nicht. Einige Kisten Ladung und Gepäck, die wir hatten, wurden mit dem Schiffsboot an Land befördert, auch wurden 3 Passagiere II. Classe, die wir dort erhalten haben und das Gepäck derselben mit unserem Boot von Land geholt. Vom Ankerplatz bis Landungsplatz war 1½–2 Stunden zu rudern. — Auf der Ostseite (von Saipan befindet sich ein Hafen (Magarienne-Bay), der selbst grösseren Schiffen in 25 Faden Wassertiefe guten Ankergrund bietet und bei allen Winden mit Ausnahme der zwischen Süd und Ost geschützt ist. Eine Niederlassung ist nicht dort und wird der Hafen nur von Fahrzeugen der Eingeborenen benutzt.

Abänderungsvorschläge zur Seemannsordnung, vom Nautischen Verein zu Hamburg.*)

Die zu den §§ 1–5 gestellten Anträge der Reichstagskommission haben die Zustimmung des Vereins gefunden.

Laut § 5 soll der Bundesrath verpflichtet werden, Bestimmungen über die Anforderungen zu erlassen, die an den körperlichen Zustand der anzumusternden Leute zu stellen sind. Der Verein glaubt umso mehr befürworten zu müssen, dass man statt des Bundesraths der See-Berufsgenossenschaft die Befugnis ertheilen möge, derartige Bestimmungen zu erlassen, als in dem nächsten Jahr nach Inkrafttreten der Wittwen- und Waisenkasse der Seeleute die See-Berufsgenossenschaft ein weitgehendes Interesse daran haben wird, möglichst gesunde und kräftige Mannschaften auf deutschen Schiffen Dienste verrichten zu sehen.

Gegen die zu §§ 5–25 gemachten Vorschläge glaubt der Verein keine Einwendungen machen zu sollen.

Zu § 25 beantragt die Kommission, dass der Heuervertrag der schriftlichen Form bedürfen solle. Hat sich der Verein nach eingehenden Erörterungen auch schliesslich mit diesem Antrag einverstanden erklärt, so glaubt er doch bemerken zu dürfen, dass der Heuervertrag, der ein Vorvertrag der Anmusterung ist, schriftlich nicht immer seitens der Rhederei bzw. deren Vertreter niedergelegt werden kann, und es werden demgemäss Heuerverträge nach Inkrafttreten dieses Paragraphen wohl überhaupt nicht mehr abgeschlossen werden. Dass mit einer solchen Sachlage den Interessen der Schiffsmannschaft nicht gedient sein würde, bedarf wohl kaum eines Beweises.

Zu den Abänderungsvorschlägen des § 33 sind nennenswerthe Bemerkungen nicht zu machen. Im Absatz 2 dieses Paragraphen jedoch fordert die Kommission, dass das Löschen und Laden an Festtagen verboten werde. Abgesehen davon, dass eine solche Forderung ein einschneidender Eingriff in die persönliche Freiheit des Schiffsmanns bedeutet und mit einer Schädigung pekuniärer Interessen desselben verbunden ist, da Nebenverdienste in Gestalt von Stundengeldern unmöglich gemacht würden, wirkt das generelle Verbot des Löschens und Ladens an Festtagen auch in überaus schädigendem Sinne auf die Interessen der ganzen deutschen Schifffahrt. Werden deutsche Schiffe im Auslande gezwungen, im Gegensatz zu den Schiffen anderer Nationen an Festtagen unthätig im Hafen

zu liegen, so werden die Verlader, denen es auf möglichst schleunige Beförderung ihrer Waaren ankommt, solche Schiffe bevorzugen, die diesem Wunsche am nächsten entsprechen. Dem von verschiedenen Seiten gemachten Einwande, dass dieses generelle Verbot sich nur auf die Seemannsordnung beziehe, also auf ein Gesetz, welches das Verhältnis zwischen Schiffer und Mannschaft regelt, und demgemäss den Rheder nicht hindert, an Festtagen Lösch- und Ladearbeiten verrichten zu lassen, muss entgegen gehalten werden, dass im Auslande ohne Hinzuziehung einzelner Personen der Schiffsmannschaft das Löschen und Laden thatsächlich zur Unmöglichkeit wird. Will man auch zugeben, dass sich für Winschleute und für die zur Bedienung des Kessels und Erzeugung des für die Winschen nöthigen Dampfes erforderlichen Mannschaften Ersatzkräfte von Land gegen hohe Löhne schaffen liessen, so ist doch diese Möglichkeit ausgeschlossen, wenn es sich darum handelt, für die Personen Ersatz zu schaffen, denen die Kontrolle und Aufsicht über die ein- bzw. ausgehende Ladung untersteht, nämlich für die Schiffsoffiziere. Aus den angeführten Gründen beschliesst der Verein, den Antrag der Reichstagskommission pure abzulehnen, und dem Schiffsmann zu überlassen, ob und wann er gegen entsprechende Entschädigung an Festtagen zu arbeiten sich bereit erklärt.

Der Wortlaut zum Entwurf des § 34 bestimmt, dass den Schiffsoffizieren, soweit es sich um Ueberstunden handelt, keine Vergütung zu Theil werden soll. Die Reichstagskommission hat nun aber im Gegensatz hierzu beschlossen, den Offizieren gleich dem Schiffsmann für Ueberstundenarbeit Entschädigung zu gewähren. Der Verein hält eine derartige Vorschrift umso mehr unvereinbar mit der sozialen Stellung der Schiffsoffiziere als nach § 2 des Entwurfs die Schiffsoffiziere eine besondere Kategorie der Schiffsbesatzung werden sollen. Den Einwand von gegnerischer Seite, ein Ausfall an Ueberstundenlohn würde besonders für Schiffsoffiziere auf kleinen Dampfern eine schwere Schädigung ihrer Interessen bedeuten, glaubte der Verein insofern nicht als zutreffend anerkennen zu können, als die Rheder nicht unterlassen werden, auf diese Weise entstandenen Minderverdienst durch entsprechend höhere Heuern auszugleichen.

§ 35, Absatz 1 nach dem Entwurf lautet bekanntlich, dass auf See das Personal der Decks- und Maschinenmannschaft Wache um Wache gehen soll, sofern nicht ein Anderes vereinbart ist. Die Kommission glaubt diese Form mit dem Hinweis streichen zu müssen, dass auf englischen Schiffen das Wache um Wache gehen allgemein Usance sei. Abgesehen davon, dass dieser Hinweis auf englische Verhältnisse keineswegs in dem Masse zutrifft, wie er gemacht ist, glaubt der Verein in diesem speciellen Falle die Möglichkeit einer anderweitigen Vereinbarung zulassen zu müssen, da es die Existenzbedingungen der deutschen Seeschifffahrt erheblich beschweren würde.

Der 2. Absatz dieses Paragraphen nach dem Entwurf fordert eine Kontrolle der Freiwache insofern, als die Wohnräumlichkeiten der Mannschaften zu reinigen und in Ordnung zu halten sind. Die Kommission hat diesen a. Z. vom Nautischen Verein befürworteten Antrag gestrichen. Der Verein schlägt vor, den Wortlaut des Entwurfs wieder herzustellen, damit dem Schiffer, bzw. den Schiffsoffizieren, gegebenenfalls eine Kontrolle nach dieser Richtung zusteht.

Weiterhin ist von der Kommission zu diesem Paragraphen beantragt, dass auf Dampfern in transatlantischer Fahrt für das Maschinenpersonal und die Schiffsoffiziere auf Deck das 3 Wachensystem eingeführt werden möge. Bezüglich der ersten Forderung hält der Verein eine gesetzliche Festlegung nicht für nothwendig, da das Maschinenpersonal schon heute, wenn es die Umstände gestatten, 3 Wachen geht. Hinsichtlich des 3 Wachensystems für Offiziere auf Deck stellt sich der Verein auf den Standpunkt, dass es eine grosse Be-

*) Obenstehende Anträge nebst Begründung sind dem deutschen Reichstag von Herrn Geh. Rath Sartori mit dem Ersuchen, um Berücksichtigung bei der Berathung des Gesetzes eingebracht worden. D. R.)

lastung für die deutsche Rhederei wäre, wenn jener Forderung generell entsprochen werden sollte. Andererseits würde sich auch der schon heute bestehende Mangel an Schiffsoffizieren durch eine derartige Bestimmung noch weit unangenehmer fühlbar machen. Schliesslich sind nach Ansicht des Vereins junge Leute, die eben ihr Steuermannsexamen gemacht haben, nicht besonders qualifiziert zur Uebernahme einer selbständigen Wache auf See.

Laut Antrag der Kommission zu § 40 ist die Heuer vom Tage der Anmusterung, falls diese dem Dienstantritt vorangeht, sonst vom Tage des Dienstantritts an, zu zahlen. Gegenwärtige Vereinbarungen sind ausgeschlossen. Der Verein befürwortet, den letzten Satz zu streichen, denn er bedeutet neben einer Schädigung allgemeiner pecuniärer Interessen auch einen Eingriff in die persönlichen Rechte des Schiffsmannes.

Im § 46 beantragt die Kommission, dass eine Vertheilung der Heuer infolge verminderter Mannschaft auch dann stattfindet, wenn diese Verminderung durch Desertion entstanden ist. Ausserdem sei der Schiffer resp. Rheder verpflichtet, sobald als möglich für Ersatz zu sorgen. Der Verein glaubt für die Belassung des Wortlauts im Entwurf um so mehr eintreten zu müssen, als der erste Theil der Forderung der Desertion geradezu Vorschub leisten würde, während andererseits eine Ergänzung der Mannschaft nicht in allen Fällen möglich wäre.

§ 49 bestimmt nach dem Kommissionsbeschlusse: Es gebührt dem Schiffsmann Beköstigung vom Zeitpunkt des Dienstantritts bis zur Abmusterung. Im Entwurf heisst es: Bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses. Es liegen hier dem § 40 analoge Verhältnisse vor, nur mit dem Unterschiede, dass es sich im § 40 um die Heuer und hier um die Beköstigung handelt. Demgemäss beschliesst der Verein, wie er es beim § 40 gethan hat, für den Wortlaut des Entwurfs einzutreten.

§ 51 Absatz 2 spricht dem Bundesrath die Befugnis zu, über Grösse und Einrichtung des Volkslogisraums und über Wasch- und Badeeinrichtungen Bestimmungen zu erlassen. Gleich wie im § 5, wo der Seeverbundsgenossenschaft statt des Bundesraths die Kontrolle über den körperlichen Zustand der anzumusternden Leute gegeben ist, befürwortet der Verein auch hier, an Stelle des Bundesraths die Seeverbundsgenossenschaft zu ermächtigen, die nöthigen Bestimmungen zu treffen.

Laut § 53 sollen bei Beschwerden der Schiffsmannschaft über die Seuntüchtigkeit des Schiffes oder die Beschaffenheit des Proviantes ausser den Sachverständigen auch Mitglieder der Schiffsmannschaft zur Untersuchung hinzugezogen werden. Mag es auch den Verhältnissen entsprechend sein, wenn der zuständigen Instanz überlassen bleibt, won sie bei Prüfung von Beschwerden im Sinne dieses Gesetzes hinzuziehen will, so hält der Verein es andererseits für dringend erforderlich, dass die Beschwerdeführenden zur Untersuchung hinzugezogen werden müssen.

Anfänglich als § 53a, später als Antrag zur Seemannsordnung, wurde folgende Resolution von der Reichstagskommission mit 19 gegen 2 Stimmen angenommen:

Der Reichstag möge beschliessen, den Reichskanzler zu ersuchen, bei den verbündeten Regierungen dahin vorstellig zu werden, dass dem Reichstage bald ein Gesetzentwurf unterbreitet werde, welcher besagt:

„Jedes Schiff ist vor seiner Ausreise aus einem deutschen Hafen von Reichsbeamten einer Prüfung darüber zu unterziehen, ob das Schiff in seetüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt, ob die Vorräthe an Speisen und Getränken genügend und in gutem Zustande sind, ob die Gerätschaften zum Löschen und Laden tüchtig, ob Staung nach Seemannsbrauch gehörig, ob das Schiff

überladen ist, ob es mit dem nöthigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen ist. Vorhandene Mängel hat der Reichsbeamte abzustellen und bis zur Abstellung das Auslaufen des Schiffes zu verhindern.“

Dieser Antrag beweist ebensowohl eine absolute Unkenntniss der praktischen Bedürfnisse der Seeschifffahrt bei den Kommissionsmitgliedern, wie er andererseits, falls ihm der Reichstag entsprechen sollte, eine unabsehbare Schädigung der deutschen Seeschifffahrt bedeuten würde. Weil die in dem Antrag ausgesprochenen Forderungen in der Praxis undurchführbar sind, lehnt der Verein ohne jede Debatte den Antrag als schädlich und unheilvoll auf die deutsche Seeschifffahrt wirkend umso mehr ab, als wir in der Seeverbundsgenossenschaft ein Institut besitzen, das in weitgehendster Weise von jeher allen Wünschen entsprochen hat, und, soweit von der Vergangenheit auf die Zukunft Schlüsse gezogen werden dürfen, auch fernerhin entsprechen wird.

Nach § 54 soll ein im Auslande erkrankter Seemann nur mit seiner Genehmigung in ein heimisches Krankenhaus überführt werden dürfen, und die Genehmigung nur in dem Falle von dem Seemannsamt ausgehen, wenn der Schiffsmann nicht vernehmungsfähig ist. Da diese Bestimmung geeignet wäre, solchen Leuten Vorschub zu leisten, die, um aus irgendwelchen Grunde von dem Schiffe freizukommen, etwa Krankheit simuliren würden, so befürwortet der Verein, dass man dem behandelnden Arzte und dem zuständigen Seemannsamte die Befugnis ertheilen möge; hinsichtlich der Unterbringung bezw. Ueberführung eines erkrankten Schiffsmannes Bestimmungen zu treffen.

Nach § 59 soll der verstorbene Schiffsmann dem Seemannsbrauch entsprechend bestattet werden. Eine gesetzliche Vorschrift dieses überall durchgeführten Brauchs hält der Verein so lange für eine Kränkung des Rhederstandes, als nicht nachgewiesen werden kann, dass verstorbene Schiffsleute auf See in unwürdiger Weise bestattet worden sind.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 21. November lief auf der Werft von Workmann, Clark & Co., Ltd. in Belfast ein für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbauter neuer Dampfer vom Stapel, der den Namen »Tanglin« erhielt. Derselbe ist ein Schwester-schiff des von dem Lloyd vor Kurzem in Fahrt gestellten, ebenfalls auf der vorgenannten Werft gebauten Dampfers »Paknam«, und wie dieser für die Fahrt zwischen Singapore und Bangkok bestimmt. Mit Rücksicht auf diese Verwendung sind beide Schiffe sowohl für Kohlen, als auch für Oelfeuerung eingerichtet. Der Dampfer »Tanglin« hat eine Länge von 64,5 m, eine Breite von 12,52 m und eine Tiefe von 6,46 m. Das Schiff ist nach den Vorschriften des Board of Trade für Passagier- und Frachtverkehr gebaut worden. Es besitzt Einrichtungen für die Aufnahme von 16 Passagieren erster Classe, für die die mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteten Räumlichkeiten in einem auf dem Oberdecke belegenen Deckhause vorgesehen sind. Durch sechs bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Querschotten wird das Schiff in sieben Abtheilungen getheilt. Die Maschine besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von 900 indicirten Pferdestärken, die Geschwindigkeit des Schiffes wird etwa 12 Knoten betragen.

Stapellauf. Auf der Werft von Ropner & Son in Stockton-on-Tees lief am 23. November ein für Herrn C. Andersen, Hamburg, erbauter stählerner Dampfer vom Stapel, der in der Taufe den Namen »Germanicus« erhielt. Das Schiff ist 303'x45'x29'9" und soll 6200 Tons laden können. Die

Trippleexpansionsmaschine hat Cylinder von resp. 25, 42 und 68" Durchmesser bei 45" Hub.

Stapellauf. Am 24. Nov. lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck eine für die Oldenb. Portug. Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel, der in der Taufe den Namen »Brömen« erhielt. Er hat folgende Abmessungen: 245'×35'×21'. Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 18' 9" 2450 Tons incl. Bunker. Der Dampfer »Brömen« ist das zwölfte auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Oldenburg. Portug. Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. vom Stapel gelassene Fahrzeug; zwei weitere Dampfer für diese Firma befinden sich bei obiger Schiffswerft noch im Bau, von denen der eine Mitte Januar der andere Mitte Juli 1901 zur Ablieferung gelangt.

Stapellauf. Der Red Star Line Dampfer »Zeeland« ist in Antwerpen glücklich vom Stapel gelaufen; der »Zeeland« ist ein Doppelschraubendampfer von 170 Meter Länge bei 12 000 R.-T. und der zweite von 4 neuen Dampfern für den Antwerpener-New-Yorker Dienst der Red Star Line. Der erste Dampfer »Vaderland« macht seine Jungferreise von Antwerpen nach New York am 8. December.

Vermischtes.

Die Erbauung neuer grosser Schwimmdocks im Hamburger Hafen wird jetzt von mehreren grösseren hiesigen Werften geplant. Die von Jahr zu Jahr sich steigende Grösse der Seeschiffe bedingt naturgemäss die Beschaffung grösserer Dockanlagen, in denen die Schiffe zur Bodenbesichtigung, Erneuerung des Bodenanstrichs, Reparaturen etc. aufgenommen werden können. Zum Docken der Seeschiffe mittlerer Grösse hatte der Hamburger Hafen bisher mehrere moderne Schwimmdocks aufzuweisen. Für die nach Hamburg kommenden »Oceantiesen« haben wir aber nur das grosse Dock der Werft von Blohm & Voss. Oft hat es sich ereignet, dass in diesem Dock ein Schiff zur Reparatur sich befand, sodass während dieser Zeit andere grosse Schiffe hier in Hamburg nicht gedockt werden konnten. In Folge dessen ist manche Arbeit dem Auslande zugefallen, die beim Vorhandensein grosser Docks in Hamburg hätte ausgeführt werden können. Aus diesem Anlass hat die Werft von H. Brandenburg für ihr Schwimmdock zwei neue grosse Docksectionen erbauen lassen, um Schiffe bis zur Grösse der »Phoenicia« aufnehmen zu können. Voraussichtlich wird noch in diesem Jahre die Inbetriebnahme des vergrösserten Brandenburg'schen Schwimmdocks erfolgen. — Nunmehr beabsichtigt auch die Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik, neben ihren Schwimmdocks ein zweites grosses Dock erbauen zu lassen. Die Ausführung dieses Projects hängt in erster Linie davon ab, dass der zum Hinlegen eines derartigen Schwimmdocks erforderliche Platz gewährt wird. Es schwoben deshalb Verhandlungen zwischen der Werft und der Finanzdeputation. Dabei kommt gleichzeitig eine Verbreiterung des Reiherstieges in Betracht, die unbedingt erforderlich ist, da bei der demnächstigen Inbetriebnahme der neuen Kuhwärder Häfen der Verkehr durch den Reiherstieg nach dem Elbstrom sich bedeutend vermehren wird. Des ferneren beabsichtigt die Werft von H. C. Stülcken Sohn, die zwei nebeneinander liegende Schwimmdocks besitzt, das kleinere, ältere dieser Docks auszurangiren, und ein neues, grösseres Schwimmdock an dessen Stelle zu legen. Auch darüber schweben Verhandlungen mit der Finanzdeputation. Schliesslich weist der »Hamb. Corr.« noch darauf hin, dass die Werft von Blohm & Voss den Bau eines neuen grossen Docks, dessen Dimensionen die Gröszen-

verhältnisse des jetzigen grossen Docks dieser Werft noch bedeutend übertreffen sollen, projectirt. Wenn diese sämtlichen Projects zur Ausführung gelangen, was selbstverständlich mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, so dürfte damit dem Bedürfniss nach Beschaffung neuer grosser Schwimmdocks im Hamburger Hafen auf absehbare Zeit genügt sein.

Die Hansa in Paris. In der Revue Mame vom 28. Oktober macht Georges Contesse der Pariser Ausstellungsleitung die bittersten Vorwürfe, dass diese der deutschen Schifffahrt freigegeben habe, sich ein eigenes stolzes Heim zu bereiten, anstatt in der allgemeinen Schifffahrtsausstellung ihren Platz einzunehmen. Dadurch habe man Deutschland, das ohnehin auf soviel anderen Gebieten obsiege, unnötigerweise einen weiteren glänzenden Trumpf bereitet. Der Erbauer des deutschen Schifffahrtspavillon, der Hamburger Georg Thielen, wird fast begeistert gepriesen. Die origenelle, unabhängige, »preussische« Kunst des talentvollen Architekten habe mit Leichtigkeit die konventionellen hellenistischen Bauten geschlagen. Sein mächtiger teutonischer Leuchtturm scheine kraftvoll zu bezeugen, dass »uns jetzt aus dem Norden das Licht kommt.« Die Ausstellung selbst erinnert den Franzosen lebhaft an die Zeiten wunderbaren Blühens des Hansabundes, und in der machtvollen Bethätigung der vereinigten deutschen Schifffahrt scheint ihm diese mittelalterliche deutsche Seemacht wieder aufzuleben, »ohne deren Zustimmung und Hülfe einst kein überseeischer Handel in der bekannten Welt gedeihen konnte.« Mit Beklemmung sieht er den grossen Globus in der Ausstellung, auf dem zu allen Welttheilen die zahlreichen deutschen Schifffahrtslinien eingegraben sind, und er fragt sich in ganz übertriebener Besorgnis, ob denn die Völker der Zukunft nur noch die deutsche Flagge kennen werden und ob nicht der Feuerhauch des germanischen Donnergottes Thor, der in der Darstellung des Schifffahrtspavillons den Erdball bewegt, binnem Kurzem alle anderen Handelsmarinen Europas austilgen wird. Bitter beklagt er, dass die Franzosen ein solches Denkmal ihres Unterliegens fast angesichts des Marmors, unter dem der Sieger von Jena ruhe, errichten liessen. Vor dem Modell des neuen Lloyd-Verwaltungsgebäudes, dessen Gleichen selbst die alte Hansa nie gehabt, klagt er, das sei grösser, als selbst der Louvre, der Frankreichs Königen genügt hätte. Und wenn die Hamburg-Amerika Linie schlicht die überragenden Leistungen ihrer »Deutschland« konstatiere, so sei eine Wiederholung des alten Rufes von 1870 am Platze: »Wieder eine Schlacht verloren!«

Ist diese Darstellung auch stark übertrieben, sei es um den Vorwurf gegen die Ausstellungsleitung zu verstärken, sei es um die Energie des französischen Wettwerbs aufzurütteln, jedenfalls zeigt diese, allein auf die Franzosen berechnete Darstellung wieder, wie stark der Eindruck der deutschen Schifffahrtsausstellung in Paris gewesen ist.

Schiffsverkehrs in den chilenischen Häfen während des Jahres 1899. Während des Jahres 1899 liefen im Ganzen 7267 Schiffe von 10 016 714 R.-T. die chilenischen Häfen an, 5836 Dampfer von 8 589 831 R.-T. und 1 431 Segler von 1 425 883 R.-T.; es verliessen die verschiedenen Häfen Chiles 7154 Fahrzeuge von 9 728 087 R.-T., nämlich 5 786 Dampfer von 8 379 441 R.-T. und 1 368 Segler von 1 349 246 R.-T. In grosser Fahrt kamen 1899 nach allen chilenischen Häfen 1 911 Fahrzeuge von 3 378 188 R.-T., nämlich 1 353 Dampfer von 2 601 090 R.-T. und 558 Segler von 777 098 R.-T.; nach dem Auslande auslaufend wurden 1 781 Fahrzeuge von 3 120 391 R.-T. gezählt, und zwar 1 299 Dampfer von 2 461 489 R.-T. und 482 Segler von 658 902 R.-T. In der Küstenfahrt liefen 5 356 Fahrzeuge von 6 638 526 R.-T. ein, nämlich 4 483 Dampfer von 5 988 741 R.-T. und 873 Segler von 649 785 R.-T.

nach chilenischen Häfen liefen aus 5373 Fahrzeuge von 6608 296 R.-T., und zwar 4487 Dampfer von 5917 952 R.-T. und 886 Segler von 690 344 R.-T.

Kleine Mittheilungen.

Das mecklenburgische Ministerium hat die neue Rostocker Revierlootsenordnung und die Gebührenordnung für den Lootsendienst genehmigt. Von den Lootsen werden 5 in Rostock und 3 in Warnemünde ihren Sitz haben.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 26. November. Zur Besprechung stand die Fischerlichterfrage, sie wurde unter reger Theilnahme der anwesenden Herren Oberfischmeister Decker, Fischmeister Blankenburg, Vorstand der Fischerei-Casse in Finkenwärder, Herrn Vick, in eingehender Weise an der Hand der Leitbäuser'schen Vorschläge behandelt. Die Ansicht des Vereins zu den einzelnen Punkten kam in nachstehender Reihenfolge zum folgenden Ausdruck: »Die Fischerlichterverordnung muss so kurz und einfach wie möglich gehalten sein; es soll in Bezug auf die Lichterführung wie bisher zwischen offenen und gedeckten Booten ein Unterschied gemacht werden; kommt eine Vereinbarung für alle Seestaaten nicht zu Stande, dann ist mindestens eine Einheitlichkeit für die nördlich von Cap Finisterre befindlichen Länder anzustreben; auf eine gleichmässige Constellation der Lichter, soweit lediglich Fischerfahrzeuge in Betracht kommen, ist Gewicht zu legen; der Anwendung von Kunstfeuern auf Segelschleppnetzfahrzeugen ist aus folgenden Gründen entgegenzutreten: einmal wird das Princip von Roth zu Roth, Grün zu Grün durchbrochen, andererseits sind die Kunstfeuer nach kurzem Aufenthalt an Bord in Folge der dort herrschenden feuchten Luft nur noch mit Hülfe anderer Leuchtkörper anzuzünden, ihr eigentlicher Zweck wird hierdurch illusorisch; es ist ganz besonderer Nachdruck darauf zu legen, dass, insbesondere Treibnetzfisher, am Tage ein Signal nach der Richtung des ausstehenden Fanggeräths hin zeigen, es würde sich empfehlen dieses Signal — sei es ein Korb, Ballen oder anderer Gegenstand — am beweglichen Baum des Fahrzeugs anzubringen und den Baum nach der Seite hin auszuschnellen, an der das Treibnetz aussteht; ist das Treibnetz besonders lang, so wird befürwortet, das Signal zu verdoppeln.« — Ueber Nachtsignale der Treibnetzfisher wurde noch keine bestimmte Resolution gefasst. In Vorschlag war gebracht 1) das niedere Licht, gleichwie das Tagessignal, am beweglichen Baum zu befestigen, 2) ein drittes Licht in ähnlicher Anordnung und aus demselben Grunde wie das zweite Tagessignal. In nächster Sitzung wird das Thema weiter behandelt werden. Auf Vorschlag des Herrn Oberfischmeister Decker werden noch weitere Herren aus Fischerei-Interessentenkreisen ersucht werden, den Besprechungen beizuwohnen. In nächster Sitzung findet als Punkt I der T.-O. eine Neuwahl des Vorstandes statt. Zum 10. December ist ein Vortrag des Herrn Sachse über die Erlebnisse der Tiefsee-Expedition, am 17. December ein Vortrag des Herrn Prof. Voller über Telegraphie ohne Draht zu erwarten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 28. November. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Capitäne Petersen, D. »Pentaur«, Knudsen, D. »Hermonthis«, Vogt, Schiffsinspector und

Paysen. Vom Schifferverein »Weser« und der Lübecker Schiffergesellschaft liegen Schreiben vor, betr. Antworten auf die Vorschläge zum Entwurf der Seemannsordnung. Die Deputation für Handel und Schifffahrt antwortet dem Verein auf eine Eingabe, in der die Auslegung eines Feuerschiffs bei der Wester Til-Boje befürwortet ward, dass es sich empfehle, zunächst die Wirkung des auf Helgoland beabsichtigten Blitzfeuers abzuwarten, ehe die Anregung endgültig erledigt werde. Für die in der Januar-General-Versammlung geplante Statutenänderung wird eine elfgliedrige Commission gewählt, um specialisirte Vorschläge zu machen. Mitglieder der Commission sind die Herren Capitäne Rolfs, Peters, Opitz, Voss, Volkertsen, Gronmeyer, Danielsen, Dormien, Zeigmeister, Bauer, Mentzer. Bezüglich der Fischerlichterfrage, des II. Punktes der Tagesordnung, stellt sich der Verein im Grossen und Ganzen auf den Standpunkt des Nautischen Vereins (siehe den Bericht). Nur hinsichtlich der von Herrn Capt. Leithäuser gestellten Forderung für eine gleichmässige Constellation der weissen Lichter, ist der Verein abweichender Ansicht. Gemeinsam für Haupt- und Fischerlichterverordnung lässt sich diese Gleichmässigkeit nicht durchführen und für die Fischerlichterverordnung allein ist der Antrag insofern gegenstandslos, als zwei Fischer-gattungen mit gleichfarbigen doppelten weissen Lichtern nicht vorkommen. Von einem Mitgliede sind schriftlich zwei Fragen zur Beantwortung an den Verein gegangen. Nachstehend ihr Wortlaut:

»Welche Lichter soll ein Schleppdampfer führen, wenn er beschäftigt ist ein auf Grund festsitzendes Schiff abzuschleppen, aber noch keine Fahrt über den Grund macht?«

»An welcher Seite soll ein überholendes Dampfschiff auf engem Fahrwasser ein überholtes passiren?«

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

Die am 22. November abgehaltene ausserordentliche Mitglieder-Versammlung war nicht beschlussfähig. Verhandelt wurde über zwei Aenderungen zu den §§ 7 und 8 der Satzungen. Es konnte nur festgestellt werden, dass die diesbezüglichen Anträge des Verwaltungsrathes eine grosse Stimmenmehrheit unter den anwesenden Mitgliedern fanden. Verhandelt wurde weiter über die Beschlüsse der Commission des Reichstags zur Berathung der Seemanns-Ordnung und wurde zu diesen ausgeführt, dass es wünschenswerth erscheine, wenn auch im § 2 das Wort »Seeschiffer« durch »Capitän« in Gemässheit der Anträge des Vereins ersetzt werde. Mit den übrigen Beschlüssen der Commission, die grösstentheils der s. Z. dem Reichstage vom Vereine unterbreiteten Petition entsprechen, erklärt sich die Versammlung voll und ganz einverstanden mit Ausnahme des § 33 Abs. 2, in welchem Löschen und Laden an Sonntagen verboten wird. In der Versammlung wurde hierzu ausgeführt, dass man den Versuch, dem deutschen Seemann eine Sonntagsruhe zu gewährleisten, mit Freuden begrüssen müsse. Andererseits könne man nicht umhin, anzuerkennen, dass in manchen Hafenplätzen der Welt ein Ersatz für die Schiffsmannschaft durch Arbeiter vom Lande nicht beschafft werden könne. Unter solchen Umständen bedeute der heimische Festtag, der in dem betr. fremden Hafenorte vielleicht als solcher garnicht gelte, unter allen Umständen einen verlorenen Tag für die Rhederei. (Als die »Hansa« im Mai dieses Jahres von demselben Gedankengang geleitet, zu gleicher Ansicht gelangte, wie jetzt der Verein, wurde sie bezw. der Verfasser des damaligen Artikels von der Vereinsleitung förmlich mit Schmähworten überschüttet und in unschöner Weise verdächtigt. — Tempora mutantur etc. — D. R.) Es wäre daher nach Ansicht der

Versammlung wünschenswerth, wenn sich die Commission des Reichstages dahin entschliessen wollte, dieses Verbot des Löschens und Ladens an Sonn- und Festtagen nur für deutsche Häfen oder solche der deutschen Schutzgebiete vorzuschreiben. Eine Anregung, die Sonntagsruhe auf europäische Häfen auszudehnen weil auch in diesen die Rhederei einen Ersatz für die Mannschaft durch geeignete Arbeitskräfte vom Lande finden könne, erhielt nicht die Stimmenmehrheit, da dieser Ersatz als nicht immer sicher angesehen wurde. Die Resolution der Commission zur Seemannsordnung, welche die Prüfung der Seeschiffe durch Reichsbeamte auf Seetüchtigkeit vor der Abreise vorsieht, fand allgemeine Zustimmung.

Kaiser Wilhelm-Canal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat October 1900.

(Mitgetheilt durch Gläcke & Hennings, Schiffsmakler,
Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenua)
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Canalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	} 1255 mit 452 587 N.-R.-T.		
do. geschleppt			
Segler, geschleppt oder mit			
eigener Kraft.....	1690	»	56 064
Leichterfahrzeuge.....	151	»	23 050
	Zus. 3093	»	531 701

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge 915 Fahrzeuge mit 230 374 N.-R.-T.		
britischer	» 70	»	58 463
dänischer	» 66	»	36 331
schwedischer	» 94	»	39 774
norwegischer	» 57	»	34 522
französischer	» 3	»	4356
russischer incl. Finn.	» 15	»	14 052
div. Flaggen	» 35	»	34 715

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	2672 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	25

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	10 Std. 30 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	14 » 19 »
» » » 7,0—8,5 » »	7 » 27 »

(Von Brunsbüttel nach Rendsburg)

» Schleppzüge..... 27 » 4 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend:	25 Min.
ausgehend:	17 »
in Holtenua eingehend:	21 »
ausgehend:	15 »

Es passirten bei electrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit.....	379 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Theiles	
der Fahrzeit.....	419
Betriebserschwerender Nebel herrschte an	9 Tagen.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 16. Novemberber 1900.

Der Aufschwung in Getreidefrachten war trotz bestehender Nachfrage aus Europa nicht von dauernder Beschaffenheit — die Verschiffer konnten eine Krisis gewaltsam herbeiführen,

ohne dass ein allzu freies Räunteangebot ihren Schritt begünstigt hatte. Gegenwärtig werden prompte Dampfer gegenüber früheren Verschiffungen durch Prämien bevorzugt. Baumwollvercharterungen von atlantischen Häfen kommen nicht mehr vor, auch die abnehmende Tendenz, welche die Abschlüsse vom Golf kennzeichnet, zeigt keine Verbesserung. Zeitcharter für besondere Fahrten sind fortgesetzt profitabel; im Allgemeinen werden 6s für die Ton des »dead-weight« Raumgehalts für grosse Schiffe am Platze oder dicht bei bezahlt und 5s für atlantische Fahrt. Die Nachfrage nach »Timber«- und Kohlenräume hat nicht zugenommen, die Verschiffer halten sich gegenwärtig fern vom Markte, jedoch ein ausgesprochener Frachtniedergang in dieser Branche wird zweifellos Gelegenheit zur Wiederbelebung anderer Branchen beitragen. — Im Segelschiffmarkt hat im Allgemeinen keine Ratenänderung stattgefunden. Obgleich Räume am Platz sehr knapp ist, herrscht doch eine Zunahme in Angeboten vor, und dieser Umstand kann immerhin zu einem baldigen Ratenaufschwung führen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d	15/	10/	15/
London,	4 ¹ / ₂ d	25/	17/6	17/6
Glasgow,	4 ¹ / ₂ d	25/	15/	17/6
Bristol	4 ¹ / ₂ d	25/	15/	20/
Hull	4 ¹ / ₂ d	22/6	17/6	17/6
Leith	5d	25	17/6	17/6
Newcastle	4 ¹ / ₂ d	22/6	17/6	17/6
Hamburg	72 ¹ / ₂ d	26s.	20 cents.	50 mk
Rotterdam	10 ¹ / ₂ c.	27 ¹ / ₂ cts.	19 cts.	13c.
Amsterdam	10 ¹ / ₂ c.	27 ¹ / ₂ cts.	19 cts.	13c.
Kopenhagen	4/3	27/6	20/	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4 ¹ / ₂ d	23/9	17/6	15/
Bremen	80 d	28c.	20c.	12 c.
Marseille	3/9	30/	20/	25/a30/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 25 c. — Hamburg 35 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 50 c. — Antwerpen 35 c. — Bremen 35 c. — Marseille 45 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4/	4/	3/6	3/6
Raff. Petrol. p. Segel ....	....	....	2/9a3/3	....
			Hongkong. Java. Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	24c.	26c.	20c.	25a25 ¹ / ₂ c.

Sprechsaal.

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

(Eingesandt.)

Auf Ersuchen eines in No. 31 d. J. erschienenen Artikels der »Hansa« bestätige auch ich, dass im Rothen Meere der am Morgen beobachtete Compassfehler häufig von dem am Abend beobachteten um 1—2° abweicht. Da es im Rothen Meere nachts gewöhnlich stark thaut, am Tage hingegen sehr trockene Hitze herrscht und ausserdem vielleicht das Nachthäuschen während des Tages noch vom Compass abgenommen ist, sodass wie in dem obenerwähnten Artikel schon gesagt ist, »der Compass den äusserst starken Sonnenstrahlen ausgesetzt ist«, dürfte man annehmen können, dass die Abweichung des Compassfehlers durch Zusammenziehung resp. Ausdehnung der Compassrose verursacht wird.

Singapore, 28. October 1900.

Ein Officier von D. S. »Ambris«.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 49.

Hamburg, den 8. December.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Seemannsordnung in erster Lesung im Reichstage. — Der Stopp-Paragraph des Seestrassenrechts. (Schluss.) — Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen. (Fortsetzung.) — Ueber einen Rettungs-Apparat für Brand-Catastrophen auf Schiffen. — Die italienische Handelsflotte im Jahre 1899. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Das vom Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg, seit einiger Zeit angekündigte Vereinsorgan, mit dem Namen „Seefahrt“, ist bereits in einer Probenummer erschienen. Nach einigen einleitenden Bemerkungen, in denen der verschiedenen Verdienste der gegenwärtigen Vereinsleitung um die Wahrung der Schiffsofficiersinteressen recht anschaulich gedacht und für die Zukunft ein ähnlicher Erfolg prognosticirt wird, wendet sich die Zeitschrift in einem längeren ungekünstelten Herzenserguss gegen die „Hansa“ bezw. gegen deren Redacteur. Dieser erste Anlauf war recht nett, er entsprach sowohl nach der Form wie dem Inhalte unseren Erwartungen. Sehr zu empfehlen ist dem Blatte, auch weiterhin in der Wahl der Mittel, wenn etwas demonstriert werden soll, ebensowenig zimperlich zu sein, wie es im letzten Jahre die Vereinsleitung war, wenn es galt, ihre Wirksamkeit den Mitgliedern gegenüber ins richtige Licht zu stellen. Nur etwas mehr Geschick muss noch entwickelt werden. Will man die Existenz einer anderen Zeitschrift untergraben, wie es in horzerfrischender Aufrichtigkeit von der „Seefahrt“ mit Bezug auf die „Hansa“ erstrebt wird, dann muss nicht auf die angeblich geringe Abonnentenzahl des Gegners hingewiesen werden. Das ist einmal nicht übermässig vornehm, andererseits kann auch eine entgegengesetzte Wirkung er-

zielt werden. Im Uebrigen ist der citirte Aufsatz ein so wunderbares an Jules Verne erinnerndes Phantasiegebilde, dass wir unseren Lesern dringend diese Lectüre zur Erheiterung in Mussestunden empfehlen. Die Adresse ist: Baumwall 10, Hamburg, Expedition „Seefahrt“. Auch sonst ist der Inhalt der Probenummer angethan, jeden Leser neugierig auf weitere Würdigungen der Thätigkeit der Vereinsleitung zu machen. Ein kleines Beispiel. Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ in Hamburg, hat die Gagen ihrer Officiere in sehr dankenswerther Weise, selbstverständlich entweder aus eigner Antriebe oder nach erfolgtem Gesuch ihrer Angestellten, ganz beträchtlich erhöht. Dieser Entschluss ist nach Ansicht der „Seefahrt“, hauptsächlich deshalb mit Freuden zu begrüßen, als er angeblich auf folgende hübsche Ermunterung der Vereinsleitung zurückzuführen sein soll. Es heisst da:

... „Auf Seite 12 unserer Petition (Es betrifft die Abänderungsvorschläge des Vereins zum Entwurf der Seemannsordnung. D. R.) an einen Hohen Reichstag, wiesen wir darauf hin, dass es sogar bei einer Dampferlinie, wie der D. D.-G. „Kosmos“ der Fall sei, dass Matrosen, den verdienten Ueberstundenlohn eingerechnet, zu Oeftern mehr verdienen, als die III. und IV. Officiere, Boots- und Zimmerleute mehr als die II. Officiere.“ ...

Und, mit diesem Citat nehmen wir von der „Seefahrt“ in der Erkenntniss Abschied, dass Herrn Raab's Beispiel Nachahmer gefunden hat. Barnum & Bailey sind nicht umsonst in der alten Hansestadt gewesen.

Für Mitglieder des Vereins, die zugleich Leser der »Hansa« sind, sei noch Folgendes bemerkt:

Nur im Interesse des Vereins, dessen Mitglieder für das literarische Unternehmen ihr schwer verdientes Geld zahlen müssen, unterlassen wir ein Eingehen bezw. eine Widerlegung der einzelnen, Verdächtigungen gegen die »Hansa«; andernfalls wären wir nachzuweisen gezwungen, dass der Aufsatz »Die »Hansa«, Deutsche Nautische Zeitschrift und der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg«, vom ersten bis zum letzten Gedanken aus Erfindungen, Entstellungen und Unrichtigkeiten besteht. Weiterhin sind wir zu der gewählten Antwortweise in der Ueberzeugung geschritten, dass die weitaus grösste Anzahl der Mitglieder auf das Lebhafteste die Art und Weise bedauern wird, mit der sich ihr Organ in seiner Probenummer leider eingeführt hat. Schade, dass das Blatt, dessen Daseinsmöglichkeit aus der Tasche der Mitglieder geschaffen ist, jetzt anscheinend zu Reclamezwecken für einzelne Personen Verwendung finden muss.

Herr Capitän **R. Fehrmann**, seit Anfang der achtziger Jahre Schiffsinspector der Hamburg-Amerika Linie; seit vier Jahren im Ruhestand, ist am 1. December, 79 Jahre alt, **gestorben**. Im »alten Fehrmann«, wie er bei der Packetfahrt kurz aber mit grösster Hochachtung genannt wurde, ist einer der intelligentesten Vertreter der Seeleute aus alter Schule dahingeshieden. Ein würdiger, hochbegabter Greis, der bis zum Jahre 1897 noch die ganzen Fäden des Lösch- und Ladewesens der Hamburg-Amerika Linie in seiner Hand hatte. Wer diesen Betriebszweig der grossen Rhederei — damals war er allerdings noch nicht so ausgedehnt wie heute — kennt, wer weiss, welche Anforderungen an die Spannkraft des Geistes und der Nerven des Leiters gestellt werden, damit das grosse Uhrwerk ohne Störung weitergeht, der vermag auch zu würdigen, was für eine Kraft der Verstorbene gewesen sein muss, wenn er als Mann in den Siebzigern, diesem verantwortungsvollen Posten Jahre lang vorzustehen vermocht hat. Ueber seine frühere Thätigkeit ist uns bekannt, dass ihm nach langer practischer Seefahrt von der Hamburger Firma Wm. O'Swald & Co., die Leitung einer Factorie an der westafrikanischen Küste übertragen war. Nach Europa zurückgekehrt, versah er bei derselben Rhederei die Obliegenheiten eines Inspectors und trat am Anfang der achtziger Jahre in gleicher Eigenschaft in den Dienst der Hamburg-Amerika Linie. — Möge ihm die Erde leicht werden; ein ehrendes Andenken soll ihm stets bewahrt bleiben.

Die Seemannsordnung in erster Lesung im Reichstage.

Im Laufe des Jahres ist die Seemannsordnung bezw. der neue Entwurf häufig eingehend und von verschiedener Richtung aus in diesen Spalten beleuchtet worden. Es wird desshalb in der diesmaligen Besprechung von Details ganz abgesehen und nur in grossen Zügen der Eindruck geschildert werden, den die letzten Reichstagsverhandlungen auf den aufmerksamen Leser auszuüben vermocht haben.

Ganz kurz muss wiederholt werden, dass der Entwurf schon in letzter Session eine Lesung im Reichstag mit dem Resultat passirt hatte, dass einer 21gliedrigen Commission das vielseitige Material zur Prüfung und zu Vorschlägen für das Plenum übergeben worden war. Diese Commission war in ihren Arbeiten bis zum § 59 gekommen, als die Session geschlossen und damit auch die mühevollen auf den Gegenstand verwandte Arbeit zwecklos wurde. Aus diesem Grunde musste der Entwurf diesmal genau wie im Vorjahre wieder vom Bundesrath dem Reichstage überwiesen werden. Am 26. und 27. November ist dann der gegen früher unveränderte Entwurf vom Reichstage in erster Lesung abermals mit dem Ergebniss besprochen worden, dass er an eine 21gliedrige Commission zur Weiterberatung ging. — —

Vergegenwärtigt man sich das schon in letzter Session dem Entwurf entgegengebrachte, durch die Reden der Abgeordneten und durch die Vorschläge der Commission documentirte Interesse, dem in diesen Tagen zu demselben Gegenstand erneut und erhöht Ausdruck gegeben worden ist, — dann wird man zugeben müssen, die deutsche Volksvertretung fängt an, sich mehr, als es bisher geschehen, mit dem deutschen Seemann zu beschäftigen. Diesen Umstand begrüssen wir auf das Lebhafteste.

Vertreter aller Parteien haben in den beiden, Ende November abgehaltenen Sitzungen zur Seemannsordnung Stellung genommen. Mit Ausschluss der Socialdemokraten, die als officiële Umstürzler bekanntlich in jedem Arbeitgeber einen gewissenlosen Ausbeuter sehen und unter dieser Perspektive ihren Gedanken Ausdruck verliehen, ist dem Entwurf, bis auf eine Ausnahme, von allen Parteienrednern unter etwa folgenden Gesichtspunkten nähergetreten:

Dem deutschen Seemann die Ausübung seines mühevollen und entbehrungsreichen Berufes soweit zu erleichtern, als es ohne Beeinträchtigung der Disciplin an Bord und ohne Schädigung der deutschen Rhedereien, um im Wettbewerb mit ausländischen bestehen zu können, möglich ist. Oder, wie der freisinnige Abgeordnete Herr Lenzmann sagte: Die erste zu

lösende Aufgabe des Reichstages in dieser Frage ist die Sicherung des Schiffes mit seinem lebenden und todtten Inventar, die zweite, die deutsche Seeschifffahrt zu einem Verkehrsinstitut zu machen und sie vor polizeilichbureaukratischer Einmischung zu schützen, die dritte, den Seemann gegen Ausbeutung zu schützen.

Einem Gedankengang, ähnlich dem skizzirten, sind sowohl die Sprecher der conservativen, wie der ultramontanen, der nationalliberalen und der Fortschrittspartei gefolgt. Von den bürgerlichen Parteien war es nur der Hamburger Antisemit Herr Raab, welcher leider nicht ohne persönliche Angriffe vermochte, sein Verscheel zum Entwurf zu geben. Dem Auditorium im engeren, den Lesern der Tagespresse im weiteren Sinne gab er zugleich die zwanglose und bequeme Gelegenheit, einen Theil des Inhalts seiner genugsam bekannten Nothflagengeschichte kennen zu lernen. — »Zweifelloch ein geriebener Handelsmann, dieser Herr Antisemit Raab«, mag vielleicht der Leser denken. Das wäre aber eine irrthümliche Auffassung. Von einem Mitglied des deutschen Reichstages muss man Sachlichkeit bei Prüfung eines Gesetzentwurfes voraussetzen, mag einem die Person des sachlich Prüfenden auch unsympathisch sein. Wenn Herr Raab — wie man hier an der Wasserkante erzählt — neben seiner Reichstagsthätigkeit, schon lange auf Mittel sinnt, um Plinssoll der Zweite genannt zu werden, so ist Das ein Privatvornügen, das vielleicht Kopfschütteln oder Heiterkeit wachruft, um das man sich sonst aber ebensowenig zu kümmern hat, als wenn sich der ehemalige Schiffskoch, Herr Schwarz Vertreter deutscher Seelente zu nennen vermisst. — Aber, lassen wir das durch Herrn Raab's Beredsamkeit hervorgerufene Intermezzo in der Reichstagsdebatte ausser Acht — dann war der empfangene Eindruck der übrigen Reden vom Standpunkte des practischen Seemanns aus, günstig zu nennen.

Die Herren Reichstagsabgeordneten haben den ernstesten Willen, Das klang ungekünstelt aus ihren Reden heraus, dem Seemann sein Loos zu erleichtern. Und, wenn sie diese dankenswerthe Absicht, ohne dass die grossen, vorhin erwähnten Gesichtspunkte ausser Acht gelassen werden, durchführen — dann gebührt ihnen der wohlverdiente Dank, aller in der deutschen Seeschifffahrt Beschäftigten. Ist ein ähnlicher Geist auch später in der neuen 21er Reichstagscommission vorherrschend, so erhalten wir ein Gesetz, das zwar nicht Allen Alles Recht machen wird, das aber eine wesentliche Verbesserung der gegenwärtigen, unzeitgemässen Seemannsordnung sein dürfte. Und Das ist der Wunsch, dem wir schon so wiederholt und in verschiedener Weise Ausdruck gegeben haben.

Der Stopp-Paragraph des Seestrassenrechts

(Art. 16, Abs. 2)

in erneuter Beleuchtung.

(Schluss.)

Indess der Anführung von Autoritäten bedarf es in dieser Sache garnicht, jeder Officier weiss aus eigener Erfahrung, dass es nichts Trügerisches giebt als die Schallrichtung bei Nebelwetter. Statt dass, entsprechend dem anscheinenden Hören das andere Schiff sich vorderlicher als dwars befindet, kann es in den nächsten Minuten ebensowohl in der Richtung von achtern aus dem Nebel auftauchen, wodurch für den in Gemässheit der Vorschrift gestoppten Dampfer alsdann eine fatale Situation entstünde. Mit einer solchen naheliogenden Möglichkeit hat jeder Schiffsführer zu rechnen, und dieser Umstand kommt hinzu, um dem Seemann die Ausführung der Vorschrift wahrlich nicht leichter zu machen.

Ein Weiteres ist hierbei in Erwägung zu ziehen. Der Capitän hört anscheinend ein Nebelsignal aus vorderlicher Richtung; er ist sich nicht ganz sicher darüber; er könnte sich über die Wahrnehmung dieses »anscheinenden Hörens« täuschen. Immerhin, schliesslich aber sagt er sich: »Mich dünkt, es kommt doch aus der Richtung!« Allein es vergehen nur wenige Minuten und da glaubt er das nächste Signal deutlich aus einer Richtung achterlicher als dwars zu vernehmen. Es scheint dasselbe Signal oder vielmehr das Signal vom selben Schiff zu sein. Die Signale folgen jetzt in kürzeren Pausen und der Ton wird kräftiger und die Situation bedenklicher, ohne dass die Lage sich geklärt hat. Inzwischen, obwohl der Capitän auch zeitweilig wieder daran irre wurde, befestigte sich in dieser kritischen Zeit in ihm die Meinung die Schallrichtung käme aus einer mehr achterlichen Richtung, er höre anscheinend das Signal nicht vor der Richtung querab. Was soll unter diesen Umständen der Capitän thun? Es wird die Ansicht wahrscheinlich dahin gehen, dass er nicht stoppen darf, wenn er den Ton an seiner Backbordseite hört. Hörte er den Ton an seiner Steuerbordseite, so könnte ja der Artikel 23 zur Anwendung kommen. Wie wird aber die Rechtsprechung bei einem eingetretenen Unfall urtheilen, wenn sich herausstellt, dass die Aufnäherung gleichwohl von vorne stattgefunden hat? Was diese sagen: Du gestehst ja selbst ein, dass Du zeitweilig die Meinung hattest, Du hörtest anscheinend den Ton aus vorderlicher Richtung; die Meinung war zwar vorübergehend, aber Du hattest sie doch nach Deinem eigenen Geständniss. Du bist demnach der schuldige und zwar der allein schuldige Theil, denn das andere Schiff hat das Signal nie aus

vorderlicher Richtung gehört; es hatte keine Veranlassung zum Stoppen!

Das Dilemma bleibt für den Capitän ebenso schlimm, wenn beispielsweise drei Personen auf der Brücke stehen und keine Uebereinstimmung in der Wahrnehmung des »anscheinenden Hörens« vorhanden ist. Der eine glaubt das Signal in vorderlicher Richtung, der andere in querseitlicher, der dritte in achterlicher Richtung zu hören. Und wieder folgen die Töne aufeinander, wieder werden sie dringender, stärker, unheimlicher. Und wenn schliesslich die Rollen unter der Aufregung des Augenblicks wechseln, wenn der letztere jetzt anscheinend den Nebelton vorderlicher und der erste diesen Ton scheinbar aus achterlichem Strich hört, welchen Fingerzeig giebt dies dem Capitän wie er in dieser gefahrdrohenden Situation dem Gesetze gemäss handeln soll. Nach dem Art. 18 des älteren Rechts war die Sachlage unserer Auffassung nach in diesem Falle weit klarer, er konnte ohne Weiteres stoppen, denn es war Gefahr des Zusammenstossens vorhanden. Aber wenn der Capitän, in die Enge getrieben, unter dem jetzigen Recht nunmehr stoppt und es erfolgt ein Zusammenstoss und zwar von einem Schiff aus der Richtung achterlicher als dwars, wer trägt alsdann die Schuld? Wird es dann dem Capitän nützen, wenn er sagt, wir, oder wenigstens einer von uns hörte anscheinend zeitweilig das Nebelsignal aus einer Richtung vorderlicher als dwars? Wir stellen die Frage, ohne sie zu beantworten. Denn die Antwort mag ungewiss sein, weil andere Nebenumstände eine entscheidende Rolle mitspielen können. Aber was gewiss ist, ist, dass dieses zweifelhafte Merkmal, dieses unsichere Erforderniss des »anscheinenden Hörens« in dem gefahrvollen Leben des Seemanns Augenblicke schaffen kann, in denen er die grössten Qualen des Menschenherzens erduldet, weil es sich um Berufsehre und Reputation, um Sein oder Nichtsein handelt. Da mag er gar, verbittert und gequält, mit Goethe's Faust ausrufen, als dieser alle Illusionen des Lebens verflucht, weil sie uns über den Jammer des Daseins hinwegtäuschen

Verflucht das Blenden der Erscheinung

Die sich an uns're Sinne drängt!

Wir wenden uns nun zu den einschränkenden Worten »sofern die Umstände dies gestatten«. Der englische Admiralitätsrichter in dem Fall »Hermann Koeppen« — »Rondane«, dessen interessanten Ausführungen man mit höchstem Interesse folgen muss (Hansa No. 30, Seite 355), beleuchtet sehr eingehend diesen einschränkenden Passus. Aber seine Ausführungen werden schwerlich die Zustimmung der Practiker auf See finden können. Zunächst gesteht er selbst ein, er ist sich nicht recht klar, was die Gesetzgeber mit diesen Worten gemeint haben. Das ist ein sehr eigenthümliches

und auffallendes Geständniss von einem hervorragenden Juristen. Wenn ein bedeutender Richter sagt, er versteht wichtige Theile einer Gesetzesvorschrift nicht, um wie viel mehr hat dann ein einfacher Seefahrer, dem an sich schon juristische Tifteleien ein rechter Greuel sind, das Recht zu sagen, auch ich verstehe diese oder jene Bestimmung nicht und kann sie nicht verstehen. Und dieses Nichtverstehen mag namentlich gelten in Bezug auf den in Rede stehenden Abs. 2 des Art. 16 bei dem Hören mehrerer Nebelsignale aus unterschiedlichen Richtungen.

Wenn der Richter dann später sagt, seiner Ueberzeugung nach haben dem Gesetzgeber die Verhältnisse in verkehrsreichen Revieren vor Augen gestanden, so ist daran zu erinnern, dass nach der Einleitung des Seestrassenrechts ausdrücklich die Vorschriften für alle Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden Gewässern gelten. Im Gegensatz zu seinen Ausführungen, wird jeder Practiker sagen, dass hunderte und tausende von Fällen vorkommen können, wo das Stoppen der Maschine auf offener See Gefahren verursacht. Auf offener See in der Nähe verkehrsreicher Küsten kann einem bei Nebelwetter und auch sonst häufig angst und bange werden vor der Unmenge von Schiffen, die auf kleinem Raum zusammengelaufen sind. Da denke man ferner an die offenen Moerestheile Skagerrack und Kattegatt und namentlich an die offene Handelshochstrasse des Weltverkehrs: an den Englischen Canal.

Wenn der »Hermann Koeppen« mehrere Signale achteraus hörte, so waren dadurch nach seemännischer Auffassung (und diese soll doch die maassgebende sein, nicht diejenige der Theorie) die Umstände gegeben, die es nicht gestatteten, die Maschine zu stoppen. Wir haben schon, und wie wir glauben möchten, keineswegs mit Unrecht, von einem erfahrenen Capitän die Ansicht aussprechen hören, dass die Beibehaltung der mässigen Fahrt dann geradezu durch Art. 29 geboten sei, indem sie sich darstelle als eine Vorsichtsmaassregel, welche durch die seemännische Praxis und durch die besonderen Umstände des Falles geboten werde.

Merkwürdig findet es der Richter, dass in dem Falle »Pontos« — »Star of New Zealand« ebenfalls Angaben gemacht seien über das Hören von Nebelsignalen aus achterlicher Richtung. Aber das finden wir garnicht merkwürdig, sondern in voller Uebereinstimmung mit den thatsächlichen Verhältnissen auf See in der Nähe der Küsten, und gerade hier oder auf den Revieren finden ja fast ausnahmslos alle Collisionsfälle statt. Stunden und stundenlang kann man z. B. vor dem englischen Canal oder in den Engen desselben Nebelsignale aus allen Rich-

tungen hören; wer hier immer stoppen würde, käme nie aus dieser Hölle heraus. Ja, wenn sie alle stoppten, dann wäre die Sache in schönster Ordnung; aber das geschieht nicht und soll auch nicht geschehen, es soll nur, abgesehen von dem einen Fall des zeitweiligen Stoppens, mit mässiger Geschwindigkeit gefahren werden. Das Hören von Nebelsignalen ist statt merkwürdig zu sein, etwas ganz Gewöhnliches und Alltägliches; womit allerdings nicht gesagt ist, dass in jedem Fall, in dem dieses Gehörhaben zur Rechtfertigung behauptet wird, auch ein solches Hören stattgefunden hat. Das hat eben die Untersuchung festzustellen, so gut es geht.

Gewiss hat die Rechtsprechung in vielen Collisionsfällen keine angenehme Aufgabe. Sie muss nach dem was Rechtens ist und sie für Rechtens hält vorgehen; sie muss auf die Erfüllung des Gesetzes dringen, unbekümmert darum, wie sich der eine oder andere zu dem Falle stellt. Dabei kann es des Oefteren passiren, dass die Jurisdiction im Einzelfalle den Schein der Härten erhält, obwohl sie in Wahrheit nichts Anderes thut, als dass sie das bestehende Recht zur Anwendung bringt und gerade diejenigen schützt, die dem Gesetze gemäss handelten und handeln. In dem letzteren erblickt man mit Recht eine ihrer vornehmsten Aufgaben.

Es ist behauptet worden, wenn die Schiffe in den genannten beiden Fällen gestoppt und dann vorsichtig weiter manövert hätten, ein Unfall nicht eingetreten wäre. Dieser Behauptung, obwohl selbstverständlich ein Beweis dafür nicht beizubringen ist, braucht nicht widersprochen, ihr kann sogar zugestimmt werden. Aber damit ist durchaus nicht bewiesen, dass nun der Paragraph auch zweckmässig, oder gar nothwendig sei. Vielmehr wenn es richtig ist, was garnicht bestritten werden kann, dass die Schiffsführer im Allgemeinen und durchweg eine grosse Abneigung gegen die Befolgung dieses Paragraphen haben; wenn es deshalb ferner richtig ist, dass ihm wenig Folge gegeben wird und zwar aus dem weiteren Grunde, weil das anscheinende Richtungshören so unsicher ist, man den Schall bald hier, bald dort, und häufig auch mehrere Signale hört — so dürfte in diesen Verhältnissen vielleicht der Grund zu suchen sein, dass in den reichlich drei Jahren, seit Bestehen dieses Paragraphen erst die geringe Anzahl von vier einschlägigen Collisionsfällen bekannt geworden ist.

Das Ideal in aller Rechtsprechung ist Einheit und Uebereinstimmung. So sind denn auch beachtungswerthe Stimmen, die dieses Ideal gern so viel wie möglich verwirklicht sähen, laut geworden, denen es nicht leicht, ja wohl gar unmöglich wurde, sich dem Urtheil eines anderen deutschen Seeamts

in Sachen »Bremen« — »Orotava« bezüglich des Stopp-Paragraphen anzuschliessen, weil dieses Urtheil nicht geradezu die bedingungslose Erfüllung des Stoppmanövers fordert, wie es die Urtheile in den angezogenen beiden anderen Fällen thun. Allein eine vollständige Uebereinstimmung wird sich in diesen Dingen nie und nimmermehr erzielen lassen, weil niemals der eine Fall genau dem anderen gleicht, weil die Begleitumstände zu verschiedener Natur sind und weil sich selten die Auffassung Mehrerer über ein Vorkommniss ziemlich verwickelter Natur deckt. Wir glauben auch nicht, dass die Berufungsinstanz zu einem anderen Ergebniss hätte gelangen können, welcher Meinung wahrscheinlich auch der Reichscommissar gewesen ist. Es ist zu bedauern, dass der Rechtsprechung in diesem Falle kein vollständigeres Material vorlag, sonst hätte sich wahrscheinlich herausgestellt, dass der englische Transporter allein die Schuld trug, weil dieser nicht mit mässiger Geschwindigkeit fuhr. Die Engländer sind bekanntlich am allerwenigsten geneigt, ihre Fahrt bei Nebelwetter zu mässigen. Gestoppt hat übrigens auch der Transporter nicht. Ganz im Sinne alter seemännischer Erfahrung bemerkt das Seeamt: »Der Schall trägt bei Nebel leicht über den Schiffsort und lässt einen Zusammenstoss als drohend erscheinen, wo in der That keine Gefahr besteht«. Wenn aber dem so ist, so dürfte doch die Vorschrift, auf ein »anscheinendes Richtungshören« hin, die Maschine zu stoppen nur von sehr bedingtem und fragwürdigem Werthe sein. Bezüglich der gegebenen kurzen Schallsignale, die nach Art. 28 nur zur Pflicht gemacht sind für einander ansichtige Fahrzeuge, dürfte immerhin der Art. 29 zur Anwendung kommen können, indem sie sich darstellen als eine gebräuchliche Vorsichtsmaassregel, welche durch die seemännische Praxis geboten ist. Es ist nirgendwo gesagt, dass die Abgabe solcher Signale verboten ist; wären diese nicht freigestellt, so sollte man annehmen, man hätte dieselben ebenso verboten, wie ein Verbot hinsichtlich der Führung von Lichtern in Art. 1 und Art. 5 vorliegt. Art. 5 sagt, ein weisses Licht darf ein Segelfahrzeug nie führen; und Art. 1 sagt, es dürfen keine Lichter gezeigt werden, welche mit den vorgeschriebenen verwechselt werden können. Hier liegen ausdrückliche Verbote vor; diese fehlen bei den Steuersignalen für nicht gegenseitig in Sicht befindliche Schiffe.

Aber wir müssen zu Ende kommen, sind wir doch schon bei diesen gelegentlich sich darbietenden Steuersignalen zu weit von unserm Thema abgewichen. Im ewigen Flusse der Dinge ist nichts feststehend, Alles wandelt. Und schon der Pariser Congress mag uns beweisen, dass auch das Seestrassenrecht diesem Gesetze des Sichwandelnmüssens untersteht, dass ihm keine Zeit ungemessenen Fort-

bestehens in alter Form gegönnt ist, so schwer immerhin auch die entsetzlich schwerfällige Maschinerie der Gesetzgebung ganzer Nationen in Bewegung zu setzen ist. So lange der Stopp-Paragraph zu Recht besteht, wird er befolgt werden müssen trotz aller Abneigung der Seefahrer in führenden Stellungen d. h. (um mit den Worten Gesetzes zu reden) sofern die Umstände dies gestatten. Aber die Zeit dürfte nicht mehr fern sein, in der mehr und mehr die Erkenntniss sich Bahn bricht, dass der Passus mit dem »anscheinenden Richtungs-hören« statt eine wirkliche Wohlthat für den Seefahrer zu sein, mit seinem Merkmal des *Anscheinenden* oder Scheinbaren weit eher den trügerischen Schein einer Wohlthat für die Schifffahrt darstellt. Die Welt des schönen, aber trügerischen Scheins mag nach wie vor ihre Zuflucht auf den Brettern, welche die Welt bedeuten, finden. Wer aber möchte im practischen Leben statt des trügerischen Scheins nicht Wirklichkeit, statt vager, unsicherer, irreführender, unter den Fingern zerfliessender Merkmale nicht festbestimmte Dinge wissen?! — —

Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen.

(Fortsetzung.)

Hamburg.*)

Der Verfasser wendet sich nun nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven. Obgleich manche seiner Sentiments einiger Ergänzungen und zum Theil auch Berichtigungen bedürfen, bringen wir die betr. Auslassungen schon deshalb zum Abdruck, weil es für uns nur von Nutzen sein kann, das Urtheil eines hervorragenden Ausländers über die grössten deutschen Häfen zu hören. Soweit es sich mit kurzen Bemerkungen machen lässt, werden sie an besonders markanten Stellen nicht fehlen.

Gegen Hamburg liegen vom Standpunkte des englischen Rheders drei wesentliche Bedenken (objections) vor:

- 1) die geographische Lage;
- 2) unbefriedigendes Ansegeln, mangelhafte Tiefenverhältnisse des Fahrwassers und Verzögerungen auf der Elbe;
- 3) Eis im Winter.

Nach einer kurzen Schilderung über die Bedeutung von Cuxhaven, als Aufenthaltsort grosser Post- und Schnelldampfer, wendet sich der Verfasser der Elbe in ihrer Eigenschaft als Fahrstrasse für Seeschiffe zu. Die Elbe ist der wunde Punkt des Hafens von Hamburg. Sie ist nicht so tief, wie sie sein sollte und im Winter ist das dort befindliche Eis geeignet unliebsame Störungen im Verkehr hervorzurufen. Mittelmässige Schiffe können direkt zur Stadt kommen, Fahrzeuge grösster Dimensionen müssen, wenn sie beladen sind, einige Stunden auf der Elbe in Leichter löschen. Würden die in dieser Weise unternommenen Löscharbeiten schneller als es gemeinhin

geschieht, gefördert worden, es passirte sehr viel weniger, dass Schiffe wegen des grossen Tiefgangs auf Grund kommen — aber die Schiffsführer haben zur Ungeduld ebenso Anlage, wie sie überaus grosse Sanguiniker sind. Ein Hamburger Grossschiffsrheder — ich glaube es war unser betrauerter Freund, Herr Laiesz — bemerkte gelegentlich zu mir: »Baggert man bis zu 22 Fuss, dann versuchen Schiffe mit 22 $\frac{1}{2}$ Fuss Tiefgang zu fahren. Es ist immer dasselbe.« — Diese Bemerkung ist sehr zutreffend. Wo überall das Fahrwasser in einem Flusse vertieft wird, besteht ein beständiger Kampf zwischen Schiffen und Fluss, der Aehnlichkeit mit demjenigen hat, der zwischen Geschützen und Panzerplatten geführt wird. Je mehr man ein Fahrwasser vertieft, desto grösser und tiefergehender die Schiffe, welche dasselbe zu benutzen versuchen. Um den Hamburgern gerecht zu werden, muss man sagen, sie scheuen weder Mühe noch Kosten ihre Elbe zu vertiefen. Man prophezeit, dass das Revier in einer Anzahl von Jahren für die grössten Frachtdampfer schiffbar sein wird. Andererseits aber habe ich auch gehört, dass sich an einzelnen Stellen des Fahrwassers sehr unbeständiger Boden (unstable sand) befindet und dass die Vertiefungsarbeiten auf allgrösste Schwierigkeiten stossen.

Hiernach findet eine Schilderung der Hamburger Quaibauten statt, wobei nicht die Bemerkung vergessen ist, dass sich in Zeiten lebhaften Verkehrs Mangel an Quaiplätzen unangenehm fühlbar macht. Allerdings wird der Neubauten, als Ersatz, Erwähnung gethan und bemerkt, dass die Hamburg-Amerika Linie dem Hamburger Staat einen vorläufig noch im Bau begriffenen Quai-complex auf 25 Jahre für 800 000 Mk., oder 4% der Auslagen gepachtet habe.

Der Haupthafen ist etwas gefährlich (rough), infolge der beständigen Passage von Leichtern, Barkassen und Schleppern. Kähne, Schuten und Leichter sind thatsächlich so zahlreich vorhanden, dass ein besonderes Dock für ihren Aufenthalt vorgesehen ist. Wahrscheinlich ist die Prosperität der grossen Elbestadt zum grossen Theil dem Wasserverkehr mit dem Hinterland zuzuschreiben; der Kahnverkehr ist auffallend stark. Hamburg ist mehr ein »water-carriage« als ein »land-carriage«-Hafen. Es ist ein zweites Venedig, durchkreuzt von Canälen (gemeint sind die Fleethe), an deren beiden Seiten sich gewaltige Lagerhäuser und Speicher binziehen, häufig in letzter Linie der Stapelplatz gelöschter Waaren. Da laut Hafengebrauch häufig in Kähne bezw. Schuten gelöscht wird, so klagen solche Rheder, welche es unterlassen, sich bei der contractlichen Verfrachtung entsprechend zu decken, dass sie vor die Wahl gestellt werden, entweder eine Zeit lang die Güter im Schiffe zu lassen und dieses gewissermassen zum Lagerhaus zu degradiren — oder Dispatchgelder an die Ablader zu zahlen. Unter anderen ist dieser Grund einer, der Hamburg bei Schiffsrhedern unbeliebt macht. —

Trotz dieses Vorwurfs muss Mr. Douglas Owen nolens volens zugeben, dass Hamburg als Seestadt sich einer Blütheperiode erfreut, die zur Bewunderung zwingt. Nach Mittheilung verschiedenen Zahlenmaterials, welches über den Umfang des Seeverkehrs Aufschluss giebt, stellt der Verfasser fest, dass der hamburgische Seeverkehr seit 1893 denjenigen Liverpools überholt hat.

Schiff- und Hafenabgaben sind im Allgemeinen niedrig. Die Verwaltung des Hafengeetriebes liegt in der Hand der städtischen Behörden. Der Gewinn soll 3% betragen, aber, wie in Antwerpen, fragt kein Mensch darnach, wenn nur der Verkehr wächst.

Ich darf bei dieser Gelegenheit wohl auf einen Punkt aufmerksam machen, der für London im Vergleich mit Hamburg sehr ungünstig lautet. Es ist Thatsache, dass Güter nach überseeischen Häfen bestimmt von England nach Hamburg und von dort weiter per Dampfer befördert werden, angeblich weil Hamburg für den Rheder billiger als London ist. In gleicher

* Alle für unsere Leser auf selbstverständliche Dinge bezüglichen Punkte, wie Beschreibung des Hafens, sind sowohl in diesem als in dem Aufsatz über Bremen und Bremerhaven wegzulassen. D. H.

Weise dienen Bremen und Antwerpen als Umschiffungshäfen. Meines Erachtens müssen für diesen Umstand andere Gründe, als die erhöhten Ausgaben in London maassgebend sein, denn sonst wäre es unerklärlich, dass auch Waaren von continentalen Häfen via London zur Weiterbeförderung nach überseeischen Plätzen verschifft werden. Es liegen verschiedene Gründe vor, welche für derartige Umschiffungen als Erklärung dienen können. Jedoch in den Fällen Hamburg und Bremen, findet eine systematische Güterbeförderung von England nach dem Auslande unter folgenden Umständen statt. Es bestehen regelmässige, mit einander in Wettbewerb stehende Dampferlinien von Deutschland nach Südamerika, und so ist es beispielsweise für Industrielle aus Dundee gelegener, ihre nach Südamerika bestimmten Erzeugnisse über Hamburg oder Bremen per Schiff, als per Bahn nach Liverpool oder Southampton zu senden. Von Dundee und Leith nach Hamburg und Bremen laufen reguläre Dampfer, und der Dienst von Deutschland nach Südamerika geht schnell, regelmässig und prompt von Statten. Das ist der Grund, weshalb solche Umschiffungen über deutsche Häfen aus englischen nach dem Auslande Platz greifen, nicht aber die angeblich höheren Kosten, welche der Londoner Hafen den Rhedern bzw. Verladern auferlegen soll.

Im Anschluss an dieses Urtheil eines Ausländers, dem man Subjectivität gewiss nicht absprechen wird, mögen einige Bemerkungen über die Entwicklung des Hamburger Hafens folgen. Der erste Theil der nachstehenden Ausführungen passt zwar nicht ganz in den durch den Titel dem Aufsatz vorgeschriebenen Rahmen, immerhin sind einige Momente doch so beachtenswerth, dass der Leser diese Abschweifung erklärlich finden dürfte. Es handelt sich um einen durch Karten reich illustrierten Vortrag, den Herr Baumeister Ohrt im Verein für Hamburgische Geschichte gehalten hat.

Eineleitend bemerkte der Redner, dass er naturgemäss in seinem Vortrage nicht nur vom Hamburger Hafen sprechen werde, sondern zumeist auch von der Elbe, ohne die Hamburg garnicht denkbar sei. Aus den gestellten Plänen sei deutlich ersichtlich, wie Hamburg die Elbe an sich herangezogen habe, denn die Stadt sei bekanntlich nicht an der Elbe, sondern an der Alster gegründet worden. Zunächst besiedelten die Stadt Fischer, denen sich bald Schiffer hinzugesellten; in der Reichenstrasse wohnten die ersten Schifffahrttreibenden, ohne dass Hamburg damals einen eigentlichen Hafen besass, denn noch bis ins 12. Jahrhundert hinein war das Elbthal bis nach Geesthacht ein Meerbusen, aus dem nur bei Niedrigwasser die Sandwerder hervortraten. Erst im 12. Jahrhundert wurden diese Werder und Poller eingedeicht, wodurch unsere fruchtbaren Marschgegenden entstanden. Und erst jetzt kann man den Unterlauf des Alsterflusses als Hafen betrachten. Bis zu jener Zeit beherrschte Bardowik den Seehandel an der Elbe, aber Hamburg muss damals auch schon nicht unbedeutend gewesen sein, wie uns der Freibrief Barbarossas im Jahre 1189 ausweist. Der Untergang Bardowiks, ein Verschwinden aus der Weltgeschichte, das nur mit dem von Troja und Carthago vergleichbar ist, erfolgte wohl nicht nur durch die Zerstörung Heinrichs des Löwen, sondern besonders durch die Veränderung der Flussläufe, an denen Städte wie Bardowik und Lüneburg lagen. Thatsächlich sind ja auch viele Kaufleute aus diesen Städten nach Hamburg gezogen. So zog Hamburg den Handel dieser Städte an sich heran; durch die Erweiterung der Stadt nach dem Süden, entlang den beiden Alsterufern, entstand der Binnenhafen an der Mündung der Alster in die Elbe. Dieser hat lange Zeit dem Handel der Stadt genügt. Als dann aber in Folge der Alsterstau die Spülung des Hafens durch die Alster aufhörte, wurde eine Verbindung der Elbe mit dem Alstertief hergestellt und so die Bille mit der Alster verbunden; Dies geschah 1258, als der Stadtdeich hergestellt wurde, und im Zuge des jetzigen Oberhafen-Canals erhielt man eine kräftige Durchströmung des Alstertiefs und zugleich einen Zugang zum

Hafen und den Fleeten von der Alster her. Diese neue Wasser-Verbindung hat dann zwei Jahrhunderte hindurch genügt.

Während dieser Zeit begannen die benachbarten Fürsten und Ritter sich der eingedeichten Poller und Werder in der Nähe der Stadt zu enteignen, die dann der Hamburger Rath ankauft, wodurch er ein feines Verständniss und einen weiten Blick für Hamburgs Zukunft zeigte. So erwarb Hamburg beide Ufer der Norderelbe, den nördlichen Theil der jetzigen Wilhelmsburg, Moorburg und Finkenwärder. Als aber 1440 bis 1450 die Oberelbe durch den Bergedorfer Schleusengarten in die Dove-Elbe abgeleitet und die Unterbille in Folge Zusammendeichung des Billwärder Ausschlags und des Hammerbrooks bei der Bullenhuser Schleuse etwa 1490 abgedämmt war, hörte die Tiefhaltung der Häfen durch den Billstrom auf. Wie nun auch noch die weitere Ausdehnung der Seeschifffahrt zur Erbauung leistungsfähigerer und deshalb tiefegehender Fahrzeuge drängte, kamen Rath und Bürgerschaft im Recess von 1529 überein, auf die Elbtiefe genau Acht zu geben. Es wurde 1548 eine eigene Düpe-Behörde zu diesem Zwecke eingesetzt, die für Tiefhaltung des Hafens und der Fleethe zu sorgen hatte. Die Berathungen dieser Behörde führten 1550 zur Durchstochung des Grandeswärder; hierdurch wurde der Oberhafen bis zur Elbe verlängert und diese an die Stadt gewissermassen herangezogen. Dadurch wurden die Häfen und Fleethe der Stadt zum ersten Male mit Elbwasser gespeist. Im Jahre 1570 erfolgte sodann die Durchstechung des Spaderländer Busches, wodurch der bei Bunthaus nach Norden abzweigende Strom auf die Veddel-Elbe geleitet wurde; 1612 war bereits die Dröge-Elbe versandet. Aber nur ein kleiner Theil des Wassers der Veddel-Elbe floss durch den Oberhafen dem Alsterlauf zu, und er genügte nicht, den Hafen tief zu halten. Deshalb wurde Ende des 16. Jahrhunderts oder Anfang des 17. Jahrhunderts der neue Graben auf dem Grasbrook angelegt, welcher sich bald zum Hauptstrombette ausbildete und der Norderelbe dadurch den noch jetzt vorhandenen Lauf gegeben hat. Der Redner schilderte sodann die Bedeutung des Gottorper Vertrages von 1768 für den Hamburgischen Hafenbau der Neuzeit und die Bildung des Reiherstiegs und des Köhlbrandes.

Nachdem Herr Baumeister Ohrt sodann auf die Fürsorge Hamburgs für die Unterelbe aufmerksam gemacht und hervorgehoben hatte, dass bereits 1568 die ganze Elbe bebaut und betount war, schilderte er, wie im Anfange des 17. Jahrhunderts die Häfen in die Befestigung hineingezogen wurden. Es wurde eine Pfahlreihe vom Hornwerk bis zu der Mitte der Vorsetzen geschlagen und dadurch zum ersten Male die Elbe zu Hafenzwecken benutzt. 1768 und 1795 wurden noch zwei fernere Reihen Duc d'Alben geschlagen, wodurch der Schwerpunkt des Hafenverkehrs nach dem Niederhafen verlegt wurde. 1840 wurde die Bastion »Johannes« niedergelegt und dadurch das Johanniskollwerk geschaffen. Nunmehr gab der Redner eine eingehende Schilderung des modernen Hafenbaues, wobei er besonders der Ablehnung der von den englischen Ingenieuren geplanten Dockhäfen und des genialen Durchstichs der Kaltenhofe (1879) durch den Wasserbau-Director Dahlmann gedachte. Durch diesen wurde einer Versandung des Hamburger Hafens vorgebeugt, die dadurch drohte, dass die Fluthwelle durch die Süderelbe den Zusammenfluss bei Bunthaus eher erreichte, als die Fluthwelle der Norderelbe, wodurch Stauwasser entstand. In Folge des Durchstichs der Kaltenhofe, der durch den Köhlbrand-Vertrag (1868) ermöglicht wurde, wurde der Weg der Fluthwelle durch die Niederelbe verkürzt, so dass beide Fluthwellen gleichzeitig bei Bunthaus eintrafen. Im Jahre 1860 wurde denn auch durch Dahlmann der erste Tidehafen, Sandthorhafen erbaut. Den Einfluss all' dieser Correctionen und Hafenbauten für die Flussschifffahrt wies Redner in folgender Tabelle nach; es gingen nach oben:

Jahr	Schiffe	Waaren
1814		21 000
1820		63 500
1830		96 500
1840		177 000
1850	3 473	249 800
1860	3 432	307 000
1870	3 989	340 500
1880	4 853	491 800
1890	8 398	1 719 000
1899	14 907	3 589 000

Am Schlusse seines fesselnden Vortrages ging der Redner auf die neuesten Hafenbauten in Folge des Zollanschlusses und auf Kuhwälder und schliesslich auf die 1896/97 beschlossene Correction der Unterelbe ein. Besondere Aufmerksamkeit schenkte er der Regulirung des Fahrwassers auf Finkenwärder; die Altonaer hatten nämlich die Idee gehabt, mitten in den Strom einige Pfähle zu schlagen, was das Fahrwasser sehr beengt hätte. Dieses wurde durch den neuesten Vertrag mit Preussen verhindert; allerdings musste Hamburg der Stadt Altona einen Leitdamm vor ihren Hafen bauen, für den Altona 800 000 M hergab, während er thatsächlich Hamburg 2 000 000 M kostet. Die Entwicklung der Seeschifffahrt in Folge dieser Arbeiten legte Redner sodann vor. Es kamen von See im Hamburger Hafen:

1850:	3763 Schiffe mit	461 770 Tons
1860:	4649 „ „	756 099 „
1870:	5092 „ „	1 260 675 „
1880:	5502 „ „	2 206 254 „
1890:	7015 „ „	3 870 047 „
1899:	13312 „ „	7 765 950 „

Mit dem Wunsche, dass sich Hamburgs Schifffahrt für alle Zeiten so weiter entwickeln möge, schloss der Redner seinen fesselnden Vortrag und wir unseren Artikel über »Hamburg«.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber einen Rettungs-Apparat für Brand-Catastrophen auf Schiffen.

Von Dr. Gustav Gaertner,

Professor der experimentellen Pathologie an der k. k. Universität
in Wien.

Vor Kurzem gingen durch die Journale Nachrichten über einen Schiffsbrand auf offener See.

Der »N. Fr. Presse« vom 27. August 1900 entnehme ich die folgende Schilderung des Ereignisses.

»Nach einer sehr gefährlichen Reise ist der White Star-Dampfer »Cymric« mit 373 Passagieren aus Liverpool hier angekommen. Kurz nach der Abfahrt von Queenstown wurde im vorderen Laderaum Feuer entdeckt, welches durch volle 36 Stunden anhielt, bevor man seiner Herr werden konnte. Um die gerade bei Tische sitzenden Passagiere nicht zu erschrecken, wurden bei Ausbruch des Brandes die Ventilatoren so rasch wie möglich verstopft. Ein glücklicher Zufall wollte es, dass die Mannschaft eben Uebungen an den Rettungsbooten vornahm, also sofort zur Hand war. Auch wurde so den Passagieren gegenüber die Fiction ermöglicht, dass nunmehr eine Löschübung vor sich gehe, während thatsächlich die Bekämpfung des Feuers in Angriff genommen wurde. Als aber die ersten Bewusstlosen aufs Verdeck geschafft wurden, war es nicht mehr möglich, den Ernst der Situation zu verheimlichen. Die Gefahren des Brandes waren dadurch sehr gesteigert, dass man einerseits nicht im Stande war, den eigentlichen Feuerherd zu finden,

und dass es das dem in Brand gerathenen Chlorkalk entströmende Chlorgas der Mannschaft unmöglich machte, längere Zeit bei der Löscharbeit zu bleiben. Einer nach dem Andern wurde bewusstlos aus dem Schiffsraume gezogen, der Capitän selbst, welcher die Arbeiten leitete, wurde viermal ohnmächtig und hätte beinahe sein Leben eingebüsst. Zwei Aerzte waren fortwährend in Thätigkeit, um Wiederbelebungsversuche anzustellen, die glücklicherweise von Erfolg waren. Endlich gelang es, den unteren Theil des Laderaumes abzuschliessen und Löcher in das Stahldeck zu schlagen, durch welche fortgesetzt Dampf und Wasser in die Brandstätte eingelassen wurden. Dadurch ist aber der an den ver- schifften Waaren entstandene Schaden ein besonders grosser geworden. Immerhin ist es als Glück zu bezeichnen, dass bei der langen Dauer des Brandes kein Verlust an Menschenleben erfolgte, und neben der Mannschaft verdient auch die besonnene Haltung der Passagiere alle Anerkennung.«

Diese Darstellung ist leider nicht so ausführlich und genau, als ich gewünscht hätte. In einem Punkte ist sie sogar sicherlich irrig — Chlorkalk kann nicht brennen — immerhin aber kann man aus ihr entnehmen, dass die entsetzliche Gefahr, in der sich viele Hunderte von Menschen befanden, dadurch entstand, dass man sich dem Brandheerd anfangs nicht nähern konnte.

Rauch- und Brandgase entwickelten sich in solchen Mengen, dass die heroischen Menschen, die in die brennenden Räume eindringen, betäubt wurden, so dass sie nur mit Mühe und Noth zum Leben zurückberufen werden konnten. Das äusserst giftige und die Athmungsorgane reizende Chlorgas, welches sich entwickelte, hat im vorliegenden Falle die Situation gewiss wesentlich verschlimmert. Indessen wäre sie auch ohne diese Complication gefährlich genug gewesen.

Bei Bränden in Innenräumen von Schiffen ist wirklich Gelegenheit geboten zur Entwicklung von Kohlenoxyd, eines Gases, das an Giftigkeit dem Chlor kaum nachsteht.

Aber selbst dichter Rauch an sich wird meist genügen, um der Rettungsmannschaft den Zutritt zu verwehren, um sie zu hindern, des Feuers im Beginne Herr zu werden. Zweck dieser Zeilen ist es nun, die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise auf einen Apparat zu lenken, welcher in Fällen, wie der des Dampfers »Cymric« die Rettungsaction wesentlich fördern und erleichtern könnte.



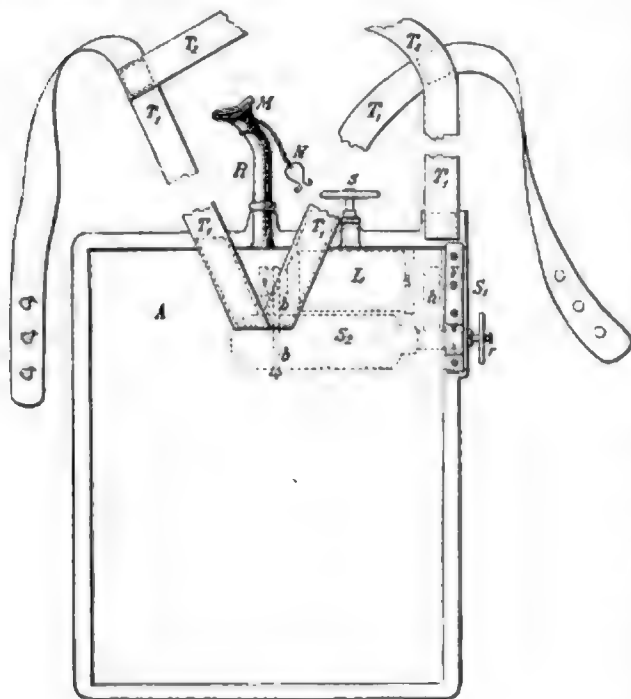
Der Pneumatophor, so heisst dieser Apparat, ermöglicht es, Räume, die mit beliebigen irrespirablen Gasen erfüllt sind, gefahrlos zu betreten und eine genügend lange Zeit in denselben zu verweilen und alle nothwendigen Lösch- oder Rettungsarbeiten durchzuführen.

Der Pneumatophor wurde im Jahre 1896 von Hrn. R. v. Walcher, Cameraldirector des Erzherzogs Friedrich und dem Verfasser als Rettungsapparat für Bergleute construiert.

Nach Schlagwetter- oder Kohlenstaubexplosionen, auch bei Grubenbränden, erfüllen sich weite Strecken der Bergwerke mit irrespirablen Gasen. Weder die eingeschlossenen Arbeiter noch die Rettungsmänner vermögen solche mit »Schwaden« erfüllte Räume zu durchqueren. Tausende von Menschen sind darin durch Erstickung zu Grunde gegangen. Die mit dem Pneumatophor ausgerüstete Rettungsmannschaft dringt aber in die vergasteten Räume und

Strecken ein, birgt nicht nur einzelne Verunglückte oder Be-
tänzte, sondern vermag in manchem Falle durch Wiederber-
stellung des frischen Luft- (Wetter-) Stromes alle vorhandene
Gefahr für die Eingeschlossenen zu beseitigen.

Der Apparat wurde mehrfach strengen behördlichen Er-
probungen unterworfen, und als Beweis für den Ausfall dieser
Prüfungen mag wohl die Thatsache gelten, dass er auf Grund
eines Erlasses der österreichischen Regierung in den von
Schlagwettern gefährdeten Revieren von Ostrau-Karwin und
Rossitz obligatorisch als Theil der Ausrüstung der Rettungs-
mannschaft eingeführt wurde.



(Fig. 1).

Der Pneumatophon Fig. 1
und 2 besteht wesentlich aus
einem Sack aus gasdichter Lein-
wand, der beim Gebrauch mittels
um die Schultern gelegten Gurten
über der Brust befestigt wird.

Dieser Sack mündet in ein
kurzes Athmungsrohr, welches
am Ende ein »Mundstück« trägt.
An dem Rohre hängt eine Klammer
für die Nase, da nur durch den Mund geathmet werden darf,
und der Luftweg durch die Nase verschlossen werden muss.

Im Innern des Sackes befindet sich die Sauerstoffflasche
S₁, ein Stahlcylinder von 0,6 Liter Inhalt, in welchem unter
einem Druck von 100 Atmosphären 60 Liter Sauerstoff ent-
halten sind. Das Radventil r, dessen Griff rechts herausragt,
dient zum Ueberleeren des Sauerstoffs aus dem Stahlbehälter
in den Sack.

Ueber der Sauerstoffflasche befindet sich, ebenfalls im
Innern des Gasbeutels, die Absorptionsvorrichtung. Sie besteht
aus einem gelochten Blechcylinder, in welchem, gegen unbe-
absichtigtes Zerbrechen geschützt, eine Glasflasche mit 0,5 Liter
40% Natronlauge untergebracht ist. Um die Glasflasche läuft
gürtelförmig ein Metallband, welches an einer Stelle einen
durchbohrten Zapfen trägt, der in eine Oeffnung an der oberen
Kante des Sackes eingefügt ist.

Der Zapfen ist hohl und trägt innen ein Gewinde. In
dieses ist eine mit dem Handrädchen x versehene eiserne
Spindel eingeschraubt, deren unteres Ende nach etwa 2 Um-
drehungen die Gasflasche zertrümmert.

Die Säure ergiesst sich dann über ein Kissen aus Luffa-



Mundstück mit Halte Lappen

(Fig. 2).

schwamm und bietet dem im Sack enthaltenen Gas eine sehr
grosse Angriffsfläche dar.

Die Splitter der Gasflasche werden von einem Barchent-
beutel zurückgehalten.

Der Apparat kann mit wenigen Handgriffen innerhalb
einer Secunden in Thätigkeit gesetzt werden.

Nachdem man ihn an der Brust befestigt hat, wird die
Laugenflasche durch Drehung des Rädchens x zertrümmert
und eine kleine Quantität Sauerstoff in den Sack eingefüllt.
Nun wird das Mundstück zwischen die Lippen genommen, die
Nase geklemmt und die Athmung aus dem Pneumatophon kann
beginnen.

Der Gaswechsel in den Lungen beruht bekanntlich auf
zwei chemischen Vorgängen:

1. Der Aufnahme von Sauerstoff.
2. Der Abscheidung von Kohlensäure.

Ein brauchbarer Athmungsapparat muss beiden Aufgaben
gerecht werden. Aus dem Pneumatophon wird der Sauerstoff
in concentrirtester Form, d. h. in unvermischem Zustande den
Lungen zugeführt, während die atmosphärische Luft, die wir
gewöhnlich athmen, nur ungefähr 20% Sauerstoff enthält. Die
Athmung von reinem Sauerstoff ist nicht nur kein Nachtheil,
sondern geradezu ein Vortheil. Der Sauerstoff besitzt eine
belebende und anregende Wirkung; er ist das beste Mittel, um
die Einathmung von giftigen Gasen (Kohlenoxyd) unschädlich
zu machen.

In der Lauge wird nur ein Bruchtheil des eingeathmeten
Sauerstoffs vom Blute aufgenommen, der Ueberschuss hingegen
mit Kohlensäure vermischt, bei der Ausathmung in den Sack
des Apparates zurückgeblasen. Die daselbst enthaltene, über
eine grosse Oberfläche vertheilte Lauge macht nun die Kohlen-
säure sofort unschädlich, indem sie sich mit ihr zu kohlen-
saurem Natron verbindet.

Der Sauerstoff wird auf diesem Wege von dem die
Respiration behindernden Gase befreit, er wird regeneriert und
kann nun neuerdings eingeathmet werden.

Dieses Spiel wiederholt sich bei jedem Athmenzug.
Selbstredend verschwindet allmählich der Sauerstoff aus dem
Sack und man muss dann eines der Radventile für kurze Zeit
öffnen, um neues Gas aus dem in der Stahlflasche enthaltenen
Vorrath einströmen zu lassen. Erst wenn die Stahlflasche
leer ist, ist der Apparat erschöpft.

Ein ruhender Mann von mittlerem Körpergewicht kann
aus einem Pneumatophon 1 1/4 Stunden athmen. Ist der Träger
des Pneumatophons genöthigt Muskelarbeit zu verrichten, wie
dies im Ernstfalle wohl immer gefordert werden wird, dann
wird die Athmungsdauer entsprechend der Grösse der Arbeits-
leistung kürzer sein. Auch bei angestrenzter Arbeit wird
jedoch der Sauerstoffvorrath wenigstens für eine halbe Stunde
ausreichen. Sollte das beabsichtigte Rettungswerk in diesem
Zeitraum nicht vollendet sein, dann muss ein zweiter Apparat
zur Verwendung gelangen.

Die gebrauchten Apparate können in einfacher Weise
wieder in Stand gesetzt werden, und es unterliegt keiner
Schwierigkeit, diese Procedur auch auf dem Schiffe selbst
durchzuführen.

Selbstredend müsste die Mannschaft, welche den Pneuma-
tophon im Momente der Gefahr verwenden soll, mit demselben
völlig vertraut sein. In den Bergwerken werden zu diesem
Zwecke Uebungen abgehalten, bei welchen künstlich vergaste,
z. B. mit Rauchgas gefüllte Räume hergestellt werden, in
denen die mit dem Pneumatophon ausgerüsteten Männer
Arbeiten verrichten, die den Rettungsactionen nach einem
Unfall ähnlich sind.

Ueber diese Uebungen werden Berichte verfasst, die auch
die Athmungsdauer jedes einzelnen Mannes bezeichnen und
die als wichtige Behelfe bei der Auswahl der Rettungs-
mannschaft dienen.

Ich habe bereits erwähnt, dass der Pneumatophon wiederholt die Feuerprobe bestanden hat. Glücklicherweise waren es bis nun nur kleinere Unglücksfälle, bei denen er Verwendung finden konnte, so z. B. jüngst bei einem Grubenbrände in Herne*)

Aber auch ausserhalb des Grubenbetriebes hat man aus der Anwendung des Apparats vielfach Nutzen gezogen. Er gehört z. B. seit seinem Bestehen zur normalen Ausrüstung jedes Trains der Wiener Feuerwehr und wird von derselben häufig verwendet, wenn es gilt, in vergaste Räume einzudringen. Auch die Wiener freiwillige Rettungsgesellschaft hat ihn in ihr Armamentarium aufgenommen.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Brand auf der »Cymric« leicht und rasch im Entstehen gelöscht werden konnte, wäre das Schiff mit einigen Pneumatophonen ausgerüstet gewesen. Und ebenso sicher ist es, dass der genannte Apparat bei Bränden im Innern von Schiffen häufig mit Erfolg angewendet werden könnte.

Der Preis der Apparate ist so niedrig gehalten, dass die Anschaffung desselben, die Kosten eines Kriegs- oder Handelsschiffes kaum merklich beeinflussen würde; er kommt sicherlich nicht in Betracht, wo es gilt zahlreiche Menschenleben und grosse Werthe vor Gefahren zu schützen. —

(Der Pneumatophon wird in Wien von der Firma Waldeck, Wagner & Benda angefertigt. D. R.)

*) No. 29 „Glückauf“, 14. Juli 1900.

Die italienische Handelsflotte im Jahre 1899.

Während des Jahres 1899 wurden auf italienischen Werften 188 Schiffen von insgesamt 48 687 Brutto- und 33 802 Netto-Tonnen erbaut, deren Werth einschliesslich Zubehör und Maschinen sich auf 16 167 066 Lire bezieht.

Im vorhergehenden Jahren waren 163 Schiffe von zusammen 27 721 Brutto- und 19 478 Netto-Tonnen im Werth von 12 333 145 Lire erbaut worden.

Die Zahl der Dampfschiffe betrug 22 von 41 398 Brutto- und 26 768 Netto-Tonnen im Werth von 14 895 815 Lire, davon 16 von 41 122 Brutto- und 26 703 Netto-Tonnen mit Stahlrumpf; die Zahl der Segelschiffe, sämmtlich aus Holz, 166 von 7299 Brutto- und 7034 Netto-Tonnen im Werthe von 1 269 521 Lire.

Unter den bedeutenden, 1899 erbauten Dampfern verdienen die Schraubendampfer »Venus«, »Jupiter«, »Neptunus« und »F. S. Ciampa«, die sämmtlich mehr als 4000 Tonnen displaciren und mit Maschinen einheimischen Fabrikats ausgerüstet sind, und die Dampfer »Sicilia«, »Mongibello«, »Antoinette Accame« und »Giuseppe Accame«, die 3830—4538 Tonnen displaciren und mit in England fabricirten Maschinen ausgestattet sind, Erwähnung.

An grossen Segelschiffen lief nur in Lavagna die Brigantine »Percursore« von 1566 Tonnen vom Stapel.

Ende 1898 waren in die Matrikel der Seebezirke des Königreiches eingetragen:

6764 Segelschiffe	von 537 642 Netto-Tonnen
384 Dampfschiffe	» 277 520 »

Sa. 6148	» 815 162 »
----------	-------------

In Folge der während des Jahres eingetretenen Veränderungen waren Ende 1899 vorhanden:

5665 Segelschiffe	von 558 224 Netto-Tonnen
408 Dampfschiffe	» 314 830 »

Sa. 6074	» 873 054 »
----------	-------------

Das Bruttogehalt der Dampfer stieg auf 506 910 Tonnen. 62 derselben hatten hölzerne, die übrigen eiserne oder stählerne Rumpfe, die bewegende Kraft betrug 77 829 nominelle und 317 942 indicirte Pferdekräfte.

Zum Wettbewerb um die Schiffsprämien waren 1899 59 Dampfer von 143 610 Brutto-Tonnen eingetragen. Von denselben hat nur ein einziger, der allerdings erst Mitte November vom Stapel lief, keine Prämien erhalten. Die den anderen 58 Dampfern gezahlten Prämien bezifferten sich insgesamt auf 2 412 800 Lire.

Von den 212 Segelschiffen von zusammen 129 321 Br.-T., die 1899 für den Wettbewerb um Schiffsprämien eingetragen waren, verloren 22 von 14 094 Br.-T. während des Jahres aus Altersgründen das Prämienrecht; 3 wurden wegen Schiffbruch, 5 wegen Verkauf an Ausländer in den Listen gestrichen, so dass am Ende des vergangenen Jahres zum Prämienwettbewerb 182 Segelschiffe von 110 719 Tonnen eingeschrieben blieben.

Von denselben gewannen 39 von 16 935 Brutto-Tonnen keinen Preis oder konnten ihn wegen Unregelmässigkeiten in den Liquidationsattesten oder aus anderen Gründen nicht erhalten, 120 machten nur Reisen von langer Fahrt, 34 nur Reisen im Mittelmeer, 19 Reisen beiderlei Art.

Zusammen machten diese 173 Segelschiffe im Jahre 1899 619 Reisen, legten 1936 602 Meilen zurück und erhielten an Prämien 133 041 Lire.

(Aus Popolo romano 5./11. 1900.)

B.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 22. November wurde auf der Werft von Palmers Shipbuilding & Iron Co. in Jarrow für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie ein neuer Frachtdampfer vom Stapel gelassen, welcher den Namen »Alexandria« erhielt. Der Neubau vermag 8300 T. Schwergut zu tragen. Die Dimensionen sind 452×52×31. Er ist durch 8 bis zum Oberdeck reichende Querschotten in 9 wasserdichte Abtheilungen eingetheilt und besitzt alle nur erdenklichen Einrichtungen eines erstclassigen Frachtdampfers. An 10 Ladeluken finden 16 kräftige Dampfwinden mit 24 Ladebäumen Aufstellung. Die maschinelle Anlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine mit Cylinderbohrungen von 30,50 und 81 $\frac{1}{2}$ Zoll bei 54 Zoll Hub, der Dampf hierzu wird in drei Doppelender Stahlkessel, welche auf einen Dampfdruck von 180 Pfd. auf den Quadrat Zoll concessionirt sind erzeugt. Die Beleuchtung sämmtlicher Räume ist electrisch.

Probefahrt. Die ansehnliche Rhederei-Flotte der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg, deren Schiffe zum grossen Theil auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft gebaut wurden, ist neuerdings durch einen weiteren, grossen Frachtdampfer vermehrt worden, indem der ebenfalls auf dieser Werft entstandene Dampfer »Kiel« am Sonnabend, den 1. December cr. nach sehr zufriedenstellender Probefahrt zur Ablieferung gelangte und alsdann von Capitän Schröder durch den Kaiser Wilhelm-Canal nach Hamburg geführt wurde. S. S. »Kiel« entspricht an Grösse und Bauart dem kürzlich gelieferten Dampfer »Magdeburg«. Die Dimensionen sind 404'×47'8"×31'.

Vermischtes.

Zu Ehren des Führers des Schnelldampfers »Trave«, Herrn Capitän Christoffers, fand am 1. December an Bord des Dampfers in Bremerhaven eine Festlichkeit statt, zu welcher etwa 170 Einladungen von Vorstand und Aufsichtsrath des Norddeutschen Lloyd ergangen waren. Von Berlin aus nahmen als Vertreter der Staatssecretäre des Reichspostamts bezw. des Reichsmarineamts die Herren Geh. Oberpostrath Giesecke und Fregattencapitän Paschen theil, aus Bremen bezw. Bremerhaven waren u. A. Mitglieder des Senats und der Bürgerschaft, zahlreiche andere dem Lloyd nahestehende Persönlichkeiten, insbesondere auch die älteren Beamten des Norddeutschen Lloyd eingeladen; aus Hamburg war Herr Director J. Meyer anwesend. — Bei der Ankunft des Dampfers »Trave« in Bremerhaven trugen, am Donnerstag alle in den Häfen liegenden Schiffe zu Ehren des Jubilars Flaggenschmuck. Sobald das Schiff im Hafen festgemacht war, ging Herr Oberinspector Hamelmann an Bord, um im Namen der Direction des Norddeutschen Lloyd Herrn Capitän Christoffers zur glücklichen Vollendung seiner 200. Ocean-Rundreise zu beglückwünschen. Vom Bremerhavener Stadtrath ging dem Jubilar folgende Adresse zu:

»Hochgeehrter Herr Capitän! Als wir Ihnen im Jahre 1890 bei Gelegenheit Ihrer Rückkehr von der 100. Reise, welche Sie als Führer eines der Dampfer des Norddeutschen Lloyd zwischen Bremerhaven und Amerika unternommen hatten, die Glückwünsche unserer Stadt darbrachten, sprachen wir zugleich die Hoffnung aus, dass es Ihnen vergönnt sein möge, auch in Zukunft noch oft die Fahrten über den Ocean in voller Rüstigkeit zu wiederholen und alle, die sich den von Ihnen geführten Schiffen anvertrauen würden, glücklich an das Ziel ihrer Seefahrt zu bringen. Diese Hoffnung ist in vollstem Maasse in Erfüllung gegangen. Sie haben soeben die 200. Reise zwischen Bremerhaven und Amerika glücklich zurückgelegt und als Vertreter der Stadt Bremerhaven möchten wir nicht unterlassen, auch zu diesem aussergewöhnlichen Ereigniss unsere aufrichtigen Glückwünsche hiermit auszusprechen. Möge Ihnen nach dieser langen, mühevollen Thätigkeit ein ruhiger, sorgenloser Lebensabend beschieden sein. Bremerhaven, den 23. November 1900. Der Stadtrath.«

Die Feier an Bord des Schnelldampfers »Trave«, nahm einen in jeder Beziehung glänzenden Verlauf. Im Speisalon I. Classe waren die Tafeln gedeckt. Bevor man zu Tisch ging, beglückwünschte zunächst Herr Generaldirector Wiegand Herrn Capt. Christoffers im Namen der Direction und überreichte ihm ein künstlerisch ausgeführtes Diplom. Ausserdem überwies der Lloyd dem Jubilar ein Ehrengeschenk von 10000 M. Herr Generalconsul Delius überreichte dem Jubilar im Auftrage des Kaisers den Rothen Adlerorden IV. Cl. Herr Consul Achelis brachte die Glückwünsche der Handelskammer zu Bremen zum Ausdruck und überreichte Namens derselben ein Diplom und einen Humpen aus Silber. Capitän Christoffers dankte tiefbewegt mit einem Hoch auf den Norddeutschen Lloyd. Telegraphische, den Jubilar wie den Norddeutschen Lloyd ehrende Glückwünsche liefen in grosser Zahl ein, u. A. vom Grossherzog von Oldenburg; von den Staatssecretären von Posadowsky, v. Podbielski und Tirpitz, ferner von der Holland-Amerika-Linie.

Von dem oldenburgischen Landtage hat die Staatsregierung zur Unterstützung des Deutschen Schulschiff-Vereins vorläufig für die Jahre 1901 und 1902 die Bereitstellung von jährlich 2500 M aus der Landescaisse des Herzogthums erbeten, wozu u. A. in der dem Landtage zugegangenen Denkschrift bemerkt wird, dass sie (nämlich die Regierung) der Ansicht ist, dass diesem Antrage zu entsprechen sein möchte, weil die gemein-

nützigen Ziele des Deutschen Schulschiff-Vereins in erster Linie der deutschen Küste, ihrer Bevölkerung und ihren Erwerbszweigen zu Gute kommen. In letzterer Beziehung wird bemerkt, dass sich in den oldenburgischen Rhedereibetrieben schon seit länger ein fühlbarer Mangel an Obersteuerleuten, d. h. solchen Steuerleuten, die das Befähigungszugniss zum Schiffer auf grosser Fahrt und damit die Berechtigung besitzen, eintretenfalls den Capitän zu ersetzen, geltend macht. Nach der Auffassung Sachverständiger sind die Bestrebungen des Schulschiff-Vereins geeignet, diesem Mangel abzuhefen. Was die Bemessung der Beihilfe anbelangt, so scheint die Gewährung eines jährlichen Zuschusses von 2500 M nach Lage der Verhältnisse angemessen und der Bedeutung der oldenburgischen Rhederei entsprechend zu sein.

Handel und Schifffahrt am Jangtsekiang im Jahre 1899.

Die Handelsbewegung im mittleren China, d. h. im Gebiete des Jangtsekiang, erreichte während des Jahres 1899 einen Werth von über 43 Millionen Pfund Sterling gegen 30 Millionen im Jahre 1898. Ein- und Ausfuhr der acht Häfen stellten sich in den beiden letzten Jahren, wie folgt:

Hafen	Einfuhr fremder Waaren		Einfuhr chinesischer Waaren	
	1898	1899	1898	1899
	Werth in Haikwan-Taels.			
Shanghai...	29 426 510	38 823 895	11 259 760	14 958 250
Tschingkiang	12 626 854	14 655 821	6 104 751	7 050 632
Wuhu.....	3 913 420	6 945 668	2 230 057	2 727 929
Kiukiang...	6 852 783	7 924 471	2 020 129	1 584 362
Hankou...	16 019 721	21 666 827	6 798 073	8 071 839
Schaschi...	23 797	74 251	55 435	37 210
Itschang...	490 282	1 589 737	285 015	1 482 704
Tschungking	7 966 682	13 075 176	3 373 427	3 884 702
Zusammen	77 320 049	104 755 946	32 126 647	39 797 528

Hafen	Ausfuhr chinesischer Waaren	
	1898	1899
	Werth in Haikwan-Taels.	
Shanghai.....	47 958 026	70 822 474
Tschingkiang.....	4 411 943	3 985 475
Wuhu.....	4 037 052	10 608 352
Kiukiang.....	8 627 640	9 054 108
Hankou.....	30 953 651	37 463 395
Schaschi.....	91 878	135 966
Itschang.....	520 432	633 810
Tschungking.....	5 887 731	8 832 775
Zusammen...	102 488 352	141 536 355

Während des Jahres 1899 verkehrten in den Jangtse-Häfen 32 465 Schiffe von insgesamt 22 268 356 R.-T. Raumgehalt. An diesem Verkehr war die britische Flagge am stärksten bethelligt, nämlich mit 11 579 Fahrzeugen von 13 420 284 R.-T., dann folgen die chinesische Flagge mit 17 243 Fahrzeugen von 5 758 229 R.-T., die japanische mit 2 172 Schiffen von 1 579 245 R.-T., die deutsche mit 435 Schiffen von 568 014 R.-T., die amerikanische mit 519 Schiffen von 230 496 R.-T., die russische mit 137 Schiffen von 200 153 R.-T., während die schwedische Flagge, die niederländische, französische und österreichische zusammen mit 380 Fahrzeugen von 512 935 R.-T. vertreten waren. Von dem Gesamt-Tonnengehalt der 1899 in den Jangtse-Häfen ein- und ausgelaufenen Schiffe entfallen hiernach auf die Flagge Grossbritanniens 60,3%, Chinas 25,9%, Japans 7,1%, Deutschlands 2,6%, der Vereinigten Staaten 1%, Russlands 0,9% und auf die Flaggen aller übrigen Länder 2,2%.

(Moniteur des Interêts Matériels.)

Die Hamburger Truppentransportschiffe in Ostasien. Nachdem die beiden deutschen Truppensendungen nach China pünktlich und glücklich an ihren Bestimmungsort gebracht worden sind, haben die meisten der Hamburger wie der Bremer Truppenschiffe inzwischen die Rückreise angetreten. Die Dampfer der Hamburg-Amerika Linie haben z. Th. schon wieder den Suezcanal passirt und werden im December in Hamburg eintreffen. Die Capitäne bringen sämtlich ehrende Anerkennungsschreiben der militärischen Transportführer mit, die für die gute Unterbringung und Verpflegung der Officiere und Mannschaften Dank sagen. Das grösste aller Truppenschiffe, die »Batavia« der Hamburg-Amerika Linie hat in Wladiwostock zum Rücktransport nach Odessa 81 russische Officiere, 2205 Soldaten und 15 andere Passagiere an Bord genommen und ist nach Vervollständigung des Proviantes in Hongkong jetzt mit diesem Transport unterwegs. Von den Hamburger Truppenschiffen bleiben die »Palatia« und »Valdivia« den Winter über in China zur Verfügung des Obercommandos. Ebenso der Pferdetransport-Dampfer »Alesia«. Die Pferdetransporte von San Francisco her, sind inzwischen auf den Dampfern »Bosnia«, »Samoa« und »Alesia« der Hamburg-Amerika Linie und »Nürnberg« des Norddeutschen Lloyd sämtlich vorzüglich in China angekommen. Die Verluste auf der Fahrt sind sehr geringe, z. B. gingen auf der »Alesia« von 534 Pferden nur 4 Stück verloren. Ebenso sind die von Hamburg aus expedirten Materialtransporte für die deutschen Chinatruppen auf den Hamburger und Bremer Schiffen an ihrem Bestimmungsort angelangt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 3. December. Vorstandswahl. Gewählt werden als Vorsitzende: die Herren Directoren Matthiessen und L. Meyer; als Schriftführer: Dr. Antoine-Feill und Redacteur Schroedter; als Cassirer: Capitän Messtorff; als Beisitzer: Dr. Bolte, Inspector Theile, Capitän Schumacher und Schoof. Zur Fischerlichterfrage werden, unter wirksamer Unterstützung der Herren Oberfischmeister Decker und verschiedener practischer Fischer aus Glückstadt, Fiukewärder und Blankenese, folgende weitere Beschlüsse gefasst. Als Lichterführung wird vorgeschlagen: 1) für Treibnetz-fischer, ausser dem hohen weissen Licht im Grossmast, ein niedriges bewegliches am hinteren Schwingbaum, der nach der Seite auszuschiessen ist, an der sich das Fanggeräth befindet. 2) für Schleppnetz-Dampfer, wie bisher, die dreifarbig Laterne, darunter eine weisse, beide im Vortop. 3) für Segelschleppnetzfahrzeuge, ein festes weisses Licht im Vortop, ein zweites weisses, ebenfalls festes Licht am Heck und bei gefahrdrohender Annäherung an andere Schiffe ein facultativ gedachtes Flackerfeuer. 4) für ankernde Fischerfahrzeuge, ein weisses, festes um den Horizont scheinendes Licht, ausserdem zum Schutz etwa ausstehender Netze gegenüber fahrenden Schleppnetzfishern ein Flackerfeuer, facultativ gedacht, nach der Richtung des ausstehenden Fanggeräths. Diese Beschlüsse werden dem Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins mit dem Ersuchen um Weiterverbreitung übermittleit werden; auch soll ausgesprochen werden, dass das Referat in dieser Angelegenheit dem Verein übertragen werden möge. — In nächster Sitzung wird Herr Sachse, einen durch zahlreiche Lichtbilder unterstützten Vortrag über die deutsche Tiefseeexpedition bezw. deren Thätigkeit und Ergebnisse halten. Herr Sachse, I. Officier in der H.-A. L., war s. Z. Navigationsofficier der Tiefseeexpedition.

Für eine der nächsten Sitzungen sind folgende Fragen zur Beantwortung eingegangen.

»Wird von einem Beisitzenden zum Seeamt die Kenntniss aller einschlägigen Gesetze verlangt, oder genügt dem Seeamt seine practische Erfahrung um zu einem gerechten Urtheil beizutragen?«

»Gibt es eine Verordnung die vorschreibt, wieviel Sätze »Positions-Laternen« ein Schiff an Bord haben muss?«

Nächste Sitzung am 10. December.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Als Mitglieder werden aufgenommen, die Herren Capitän Schülke, D. »Nubia«, I. Officier Heins, D. »Hungaria« und Hafenlootse Lohmann. An der Hand von Skizzen und gestützt auf das Gutachten eines Mitgliedes, stattet Herr Capt. May über einen von ihm construirten Ruderkettenblock mit elastischer Leitscheibe Bericht. Nach längerem Meinungsaustausch spricht sich der Verein in folgender Weise über die Erfindung aus:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer glaubt die von Capt. May construirten Leitscheiben für Ruderkettenblöcke aus dem Grunde sehr empfehlen zu dürfen, als durch Einführung derselben zweifellos die heute so häufig vorkommenden Ruderschäden bedeutend vermindert werden; andererseits glaubt der Verein, die neuen Ruderblöcke werden auf die Dauer auch trotz der relativ hohen Anschaffungskosten sich als rentabel bewähren.«

Hierauf beschäftigt sich der Verein mit Beantwortung folgender Frage.

»Welche Lichter soll ein Schleppdampfer führen, wenn er beschäftigt ist ein auf Grund festsitzendes Schiff abzuschleppen, aber noch keine Fahrt über den Grund macht?«

In einer erschöpfenden Discussion wurden vorwiegend drei Vorschläge gemacht: 1) als besonderes Kennungszeichen ein rothes Licht über den beiden weissen, mit den Seitenlichtern; (wird mit allen gegen die Stimme des Antragstellers abgelehnt) 2) die Lichterführung nach der Kaiserlichen Verordnung, also als manöverunfähiges Schiff (ebenfalls mit allen gegen eine Stimme abgelehnt); 3) ein Antrag Volkertsen, den auf der Elbe bewährten Brauch, die Seitenlichter zu verdunkeln oder einzunehmen und nur die beiden Toplichter zu zeigen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen, ebenso das Amendement, der Verein möge der Deputation für Handel und Schifffahrt den Antrag des Vereins nebst eingehender Begründung zur geneigten Prüfung als Localverordnung für die Elbe empfehlen. Zur Beantwortung sind folgende Fragen eingegangen:

»Welche Lichter resp. Tagzeichen muss ein Schleppdampfer führen, wenn er in See, mit gestoppter Maschine, und seine Segel führend, auf Segelschiffe wartend, treibt?«

»Welches kennzeichnende Signal müssen auf der Elbe verholende Dampfer des Nachts vom Heck aus zeigen.«

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 29. November abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung wurde zunächst verhandelt über die bereits in letzter Versammlung besprochenen Anträge des Verwaltungsrathes betr. Abänderung der §§ 7 und 8 der Satzungen. Die vorgeschlagenen Abänderungen wurden mit Majorität angenommen. Hierauf erfolgte ein eingehender Bericht über die Reichstagshandlungen vom 26. und 27. d. M., aus welchen mit Genugthuung entnommen werden konnte, dass die in einer Petition an den Reichstag niedergelegten Vorschläge des Vereins zur Seemannsordnung begründete Aussicht auf Berücksichtigung hätten.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 50.

Hamburg, den 15. December.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine öffentliche Seemannsversammlung. — Berechnung der Totalverluste jener Schiffe, deren Heimath Hamburg, Bremen, Oldenburg oder Geestemünde war, während der 10 Jahre 1890—1899. — Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen. (Fortsetzung.) — Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

In den **Kieler Stadtcollegien** scheint man endlich dem Geist die Thür geöffnet zu haben, der Anfang der neunziger Jahre, von einer Special-Hafencommission gerufen, auf einen deutlichen Wink zum Einzuge gewartet hat. Diese Commission erkannte schon damals die Bedeutung des erst einige Jahre später vollendeten Kaiser Wilhelm-Canals für Kiel, als Seehandelshafen. Denn, sie rieth den Stadtcollegien, oder wer sonst die maassgebende Stelle ist, »den rechten Zeitpunkt zum Weiteraufschwung der Stadt nicht zu versäumen«. Gemeint war damit in erster Linie, aus dem Canal den Nutzen zu ziehen, der sich für den so überaus günstig gelegenen Hafen aller Voraussicht noch bieten würde. Die Väter der Stadt scheinen aber bis heute anderer Ansicht gewesen zu sein. Man hörte wohl von einem stetig niedergehenden Seeverkehr begleitet von ständig wachsender Bevölkerungszunahme des Kieler Hafens, nicht aber von einem obrigkeitlichen Entschluss, die Hafenanlagen zu erweitern; die erste Vorbedingung für einen wachsenden Verkehr. Um so überraschender hat Anfang d. M. die Nachricht gewirkt, die Stadtcollegien haben in geheimer Sitzung einstimmig den Beschluss gefasst, »dass das Interesse der Stadt Kiel es fordert, abgesehen von dem Ausbau des inneren Hafens, schleunigst die Befugniss der Stadt zur Anlage eines **Hafens in der Wiker Bucht** durch Verhandlungen mit der Reichsmarine sicher zu stellen«.

Man darf wohl den Verhandlungen mit der Marine ein günstiges Prognosticon stellen, anderenfalls hätte Herr Oberbürgermeister Fuss, der wahrscheinliche Urheber des ganzen Planes, nicht den Beschluss der Stadtcollegien vorzeitig veröffentlicht.

Die Nachricht, der **Hamburger Senat** habe die Anstellung eines **zweiten Hafeninspectors** bei der Bürgerschaft beantragt, wird von uns umsomehr begrüsst, als wir am 6. October nach Veröffentlichung über die Thätigkeit des Hafeninspectors die Anregung gaben, »dem vielbeschäftigten Beamten eine geeignete Kraft zur Seite zu stellen, damit der Revisionsdienst nicht auf Kosten des Bureaudienstes in fühlbarer Weise beschränkt werde«. Späterhin gelangte eine öffentliche Arbeiterversammlung zu gleicher Ansicht. Einem allgemeinen Bedürfniss ist mit dem Senatsantrage entsprochen. Soweit uns bekannt, hat sich bis zur Zeit, wo wir Dieses schreiben, noch keine passende Kraft unter den Bewerbern gefunden. Vielleicht liegt es an der geforderten Maximalaltersgrenze von vierzig Jahren, vielleicht auch an der Höhe des proponirten Salairs. Nun, man wird jedenfalls bald den Namen des Mannes erfahren, der gewillt ist, den ersten Hafeninspector in der Ausübung seines wichtigen und verantwortungsvollen Berufes so zu unterstützen, dass sich im nächsten Jahresbericht der Hafeninspection keine Veranlassung bietet, über Beschränkung der Revisionsthätigkeit wegen Mangel an Revisoren zu sprechen.

Aus Bremen wird uns geschrieben:

Der vor Kurzem von dem **General-Postamt in Washington** herausgegebene Bericht über die während des letzten Etatsjahres vom 1. Juli 1899 bis 30. Juni d. J. zur Beförderung gelangten **Postsendungen** von den Vereinigten Staaten nach dem Auslande enthält eine Reihe interessanter Statistiken. Die erste Stelle in dem Geschäftsverkehr mit den Vereinigten Staaten nimmt selbstverständlich England ein. Die nach England beförderten Postmengen beliefen sich auf 132 864 131 Gramm Briefe und Postkarten und 939 348 732 Gramm Drucksachen, dann folgen Deutschland mit rund 62 200 000 bezw. 449 300 000 Gramm, Italien mit 32 600 000 bezw. 73 500 000 Gramm, Frankreich mit 28 900 000 bezw. 208 700 000 Gramm, Oesterreich mit 25 300 000 bezw. 72 400 000 Gramm, Russland mit 18 600 000 bezw. 59 890 000 Gramm, Schweden mit 16 400 000 bezw. 98 200 000 Gramm usw. Procentual berechnet stellt sich der Antheil der vorerwähnten europäischen Staaten wie folgt:

	Briefe u. Postkarten	Drucksachen etc.
England	37,64 pCt.	41,98 pCt.
Deutschland	17,30 „	20,08 „
Italien	9,17 „	3,21 „
Frankreich	8,08 „	9,33 „
Oesterreich	7,08 „	3,24 „
Russland	5,19 „	2,68 „
Schweden	4,58 „	4,39 „

Tritt das Uebergewicht Englands in diesen Ziffern auch wieder einmal schlagend hervor, so ist doch auch die von Deutschland errungene Position eine sehr beachtenswerthe. Auffallend ist sodann der erhebliche Postverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Schweden, der, die Brief- und Drucksachensendungen zusammengenommen, sogar über denjenigen mit Russland noch hinausgeht. Im Ganzen gelangten nach Europa 357 711 890 Gramm Briefe und Postkarten und 2 137 495 473 Gramm Drucksachen etc. zur Aufgabe, von welchen 79 762 793 bezw. 249 175 560 Gramm mit den Dampfern des Norddeutschen Lloyd befördert wurden, der von den continentalen Linien in der Postbeförderung von den Vereinigten Staaten auch in diesem Jahre wieder an der Spitze sämtlicher Dampfergesellschaften steht.

In No. 43 ist über den von Mr. F. Therfall gemachten Vorschlag, **Kohlenentzündungen** dadurch zu vereiteln, dass die Kohlen mit kaltem Wasser durchnässt werden, gesprochen worden. Unsere Annahme, es würde der eine oder andere unserer Leser hierzu Stellung nehmen, ist nicht eingetroffen. Dagegen lesen wir in der französischen Zeitung *Phare de la Loire* von einem Protest der grossen in Paris domicilirten Segelschiffsfirma Bordes &

Fils, gegen die aufgestellte Hypothese des Engländers. Die Firma expedirt jährlich etwa 130 000 Tons Kohlen von englischen Häfen — insbesondere von North-Shields nach Chile. Erfahrung auf dem Gebiet der Kohlenentzündungen sind ihr deshalb nicht wohl abzusprechen. Der Vertreter der Rhederei in North-Shields, ein Herr Moissau, der seit Jahren mit der Expedition der Schiffe betraut ist, wendet sich, autorisirt von der Firma, in erwähnter Zeitung auf das Schärfste gegen den Vorschlag von Mr. Therfall. Er erklärt u. A., jeden Eisenbahnwagen mit Kohlen, der nicht, ehe sein Inhalt in das Schiff ausgeschüttet wird, mit einer Personning bedeckt ist, ohne Weiteres abzuweisen. Durch diese energisch durchgeführte Maassnahme sei es ihm nicht nur stets gelungen, trockene Kohlen verschiffen, sondern auch Kohlenselbstentzündungen bis auf einen Fall verhüten zu können. Der einzige Fall sei seiner Ansicht nach deshalb eingetreten, weil während der Beladung des Schiffes ein wolkenbruchartiger Regen niederströmte. Eine Unterbrechung in der Kohleneinnahme konnte nicht eintreten, weil es an jenem Tage nur einmal — nämlich immer regnete. Wie wir erfahren, hat diese öffentliche Kundgebung hauptsächlich deshalb stattgefunden, weil den Ideen des Herrn F. Therfall eine grössere Bedeutung beigemessen wird, als ihnen nach Ansicht der französischen Rhederei zukommt.

Im Dienste der deutschen **Seemannsmission** wird vom Seemannspastor Herrn Büttner in Bremerhaven eine Monatsschrift, mit dem Titel „**Der rechte Kurs**“ herausgegeben. Wir haben bisher mit einem Urtheil über die Zeitschrift zurückgehalten, weil aus den ersten Nummern eine bestimmte Tendenz, um über sie sprechen zu können, noch nicht genügend hervorgetreten war. Heute glauben wir sagen zu dürfen, die Schriftleitung ist bemüht, unbekümmert um das Urtheil socialdemokratischer Kreise, für die Interessen des Seemanns im Allgemeinen in ruhiger und sachlicher Weise einzutreten, von dem Grundsatz geleitet »wenn es der Schifffahrt gut geht, leidet der Seemann keinen Mangel«. Als besonders wohlthuend möchten wir hervorheben, dass in den einzelnen kleinen Aufsätzen das religiöse Moment nicht so anspruchsvoll im Vordergrund steht, wie es sonst in Missionsschriften und solchen, die dem Missionswesen dienen, der Fall zu sein pflegt. Herr Büttner beweist mit dieser Tactik, dass er den Seemann, der im Grunde seines Herzens den geistlichen Ermahnungen nicht unzugänglich ist, sonst aber gewiss nicht zur Classe der »Mucker« gehört, besser zu beurtheilen vermag, als mancher seiner Amtsbrüder.

In No. 48 ist die Wiedergabe eines die **Entwicklung der Tiefladelinie** behandelnden Vortrages, gehalten auf der zweiten Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft in Berlin, in Aussicht gestellt, sobald uns der erforderliche Platz in der »Hansa« zur Verfügung stünde. Wir gaben dieses Versprechen in der Annahme, dass der Inhalt des Vortrages der Allgemeinheit zugänglich sei, wozu wir uns insofern berechtigt hielten, als eine hiesige Tageszeitung ein längeres Referat über jene Ausführungen enthielt. Wie wir nun erfahren, ist das nicht der Fall, sondern es steht der Schiffbautechnischen Gesellschaft das Prioritätsrecht der Veröffentlichung zu. Das Ende dieses oder Anfang nächsten Jahres zur Ausgabe gelangende Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft wird den in Rede stehenden Vortrag auch enthalten; gegebenenfalls kommen wir dann später nochmals darauf zurück.

Eine öffentliche Seemannsversammlung.

Am 4. December hat in Hamburg eine öffentliche Seemannsversammlung stattgefunden, die vorher durch Einladungskarten angekündigt war. Auch die Redaction ist mit einer solchen Einladung beehrt worden. Die Tagesordnung lautete: 1) Die Fürsorge der Rheder den Schiffleuten gegenüber und die Liberalität der See-Berufsgenossenschaft; 2) Freie Discussion; 3) Reiseberichte und Beschwerden. Da für den ersten Theil ein Referent bestellt war, zum dritten Theil von uns wahrscheinlich keine active Theilnahme erwartet wurde, hätte die No. 2 des Programms verlockend genug sein können, der Einladung Folge zu leisten. Nun ist aber die Theilnahme an einer Discussion in einer solchen öffentlichen Seemannsversammlung ein eigenartiges Vergnügen, für den, der nicht absolut mit den Ansichten des Referenten übereinstimmt. Es könnte Jemandem, der dort beispielsweise behaupten wollte:

»Die Ausführungen des Berichterstatters haben nach meiner Ueberzeugung im Grossen und Ganzen den Zweck, die schon heute leider so tiefgehende, vielleicht von beiden Seiten mitverursachte Verstimmung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu erweitern, ohne dass ein practischer Erfolg dabei herauskommt. Ist es thatsächlich der Endzweck der heutigen Demonstration, für den deutschen Seemann bessere Lebensbedingungen zu erzielen, dann müssen Worte, wie die des Vorredners nicht gebraucht werden, sondern es ist erforderlich, anstatt sich in verletzenden Allgemein-ausdrücken zu ergehen, authentisches Beschwerdematerial vorzulegen« u. s. w., u. s. w.

passiren, dass man ihn, wenn er nicht ohne Weiteres an die frische Atmosphäre befördert wird, derartig mit »Elogen« überschüttet, dass er seinem Schicksal Dankopfer bringt, wenn er ohne fremde Hülfe erst glücklich auf der Strasse angelangt ist.

Da wir einen ähnlichen Werdegang für uns voraussahen, unterblieb der im ersten Augenblick

gefasste Entschluss, der freundlichen Einladung Folge zu leisten. Nichtsdestoweniger blieb unser Interesse für die Sache selbst insofern wach, als am nächsten Tage die Zeitung zur Hand genommen wurde, um über den Verlauf und die gefassten Beschlüsse der öffentlichen Seemannsordnung Näheres zu erfahren. Noch beim Suchen beschäftigt, erscheint der Bote mit einem Brief. Er stammt vom Seemanns-Verband in Deutschland, dessen Centralvorsitzender, zugleich Referent in jener öffentlichen Seemannsversammlung, der Redaction die in derselben gefasste Resolution im Original freundlich übermittelt.

Nachstehend ihr Wortlaut:

Mit der See-Berufsgenossenschaft beschäftigte sich eine Seemannsversammlung, die am 5. December in der »Concordia« tagte. Die Versammlung nahm folgende Resolution an:

»Die am 4. December d. J. in der »Concordia« versammelten seemannischen Arbeiter sind mit dem Referenten P. Müller der Meinung, dass die sociale Fürsorge der Rheder gegenüber den Schiffleuten in keiner Weise dem Grundgedanken der Humanität und Gerechtigkeit entspricht, und zwar weder in socialer noch in materieller Beziehung. Auf Grund der thatsächlich im Schiffahrtsbetriebe obwaltenden Verhältnisse, soweit der Arbeitslohn, die Arbeitszeit, die Beköstigung und Krankenverpflegung, sowie die Behandlung etc. der seemannischen Arbeiter in Frage kommen, müssen die Versammelten gegen die gegentheiligen Behauptungen in der bürgerlichen Presse sowohl als auch im Parlament ganz entschieden protestiren. Derartige, zumeist von Laien aufgestellte Behauptungen sind dazu angethan, dem Volke eine falsche Meinung über die thatsächliche Lage der deutschen Seeleute beizubringen. Die Versammelten legen aber in ihrem Kampfe für die Besserstellung ihrer Lage in socialer und rechtlicher Beziehung ein zu grosses Gewicht auf die öffentliche Meinung, als dass sie es stillschweigend dulden könnten, dass eben diese öffentliche Meinung ein falsches Bild von den Zuständen, unter denen der deutsche Seemann sein Dasein fristet, erhält. Mit dem Referenten spricht die Versammlung der See-Berufsgenossenschaft bezw. deren Leitung, in der Elemente wie Schiff ihr Unwesen treiben, jegliches Vertrauen ab. Einer Gesellschaft, deren Vorstand die Unfallverhütungsvorschriften, von deren strikter Durchführung das Leben und die Gesundheit vieler Tausende blühender Seeleute und Familienväter abhängt, als leeres Decorationsstück betrachtet; einer Gesellschaft, deren Leitung auf dem Standpunkt des »mundus vult decipi« steht, gebührt nicht das Vertrauen der im Schiffahrtsbetriebe beschäftigten Arbeiter. Deshalb erhoben die Versammelten von Neuem nur um so lauter ihren Nothschrei an Regierung und Reichstag und stellen von Neuem die Forderung auf reichsgesetzliche Einführung staatlicher Controlle des Schiffahrtsbetriebes nach allen Richtungen hin auf, denn einer Gesellschaft von Nur-Rhodern, wie die See-Berufsgenossenschaft es ja thatsächlich ist, auch fernerhin das Leben und die Gesundheit von 50 000 Seeleuten zum Schutze noch anzuvertrauen, halten die Versammelten in Folge ihrer eigenen Erfahrungen denn doch weder für rathsam noch mit den Aufgaben eines Culturstaates für vereinbar. Sie fordern daher alle social fühlenden und denkenden Männer und Frauen des Volkes, sowie die ihnen wohlgesinnten Volksvertreter im Deutschen Reichstage auf, mit ihnen für diese staatliche Controlle des Schiffahrtsbetriebes zu sorgen und zu wirken. Diese Resolution ist auch den übrigen Seeleuten in den weiteren Häfen Deutschlands zur Annahme zu empfehlen

und alsdann der Commission des Reichstages zur Vorberathung der Seemannsordnung zu übermitteln, auch hat auf Wunsch der Versammelten die Leitung des Seemannsverbandes zu erwägen, in welcher Weise sie die Begründung dieser Resolution bezw. das Referat des Collegen P. Müller zur Veröffentlichung bringen will.

Hieraus scheint hervorzugehen, dass No. 2 der Tagesordnung in Wegfall gekommen war. Ein Boweis, dass unsere Annahme über den Eindruck einer gegnerischen Auslassung in solchen öffentlichen Seemannsversammlungen von Vielen getheilt wird. Denn Niemand, selbst der Herr Referent nicht, wird annehmen wollen, Keiner der Anwesenden habe etwas gegen seine Ausführungen einzuwenden gehabt. Wäre Solches der Fall, die Urtheilslosigkeit unserer Seeleute müsste auf das Lebhafteste bedauert werden. Gerade die Discutirsucht des Seemannes ist bekannt und nicht seine schlechteste Seite.

Wenden wir uns nun zur Resolution im Allgemeinen. Sie wird durch die an Schärfe kaum übertreffbaren Worte eingeleitet, »die sociale Fürsorge der Rheder gegenüber den Schiffsleuten entspreche in keiner Weise, weder in socialer noch auch in materieller Beziehung, dem Grundgedanken der Menschlichkeit und Gerechtigkeit.«

Wir bestreiten keinesfalls, dass das Leben des Seemannes nicht minder entbehrungsreich wie gefahrvoll ist und dass seine Bezahlung, im Vergleich zu anderen Berufszweigen, sehr wohl verdiente höher zu sein. Auch besteht bei uns darüber kein Zweifel, dass die Beköstigung, die Arbeitszeit, ja auch die Krankenverpflegung, die Wohngräumlichkeiten und in manchen Fällen auch wohl die Behandlung verbesserungsbedürftig sind. Andererseits sind wir aber auch fest davon überzeugt, wenn ein Rheder in sachlicher, angemessener Weise auf den einen oder anderen Uebelstand in seinem Betriebe aufmerksam gemacht wird, er schon aus allgemeiner Menschenklugheit für Abhülfe Sorge tragen wird. Nehmen wir an, der Referent in der Seemannsversammlung und auch andere Herren, hätten eine entgegengesetzte Erfahrung gemacht — berechtigt sie dann aber solche beklagenswerthe Enttäuschung zu einem Ausspruch, mit dem die Resolution eingeleitet ist? — Widersprechen die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute, das See-Unfall-Versicherungsgesetz und die in sicherer Aussicht stehende Seemanns-Wittwen- und -Waisen-Casse, — wir fragen, widersprechen diese Gesetze, von welchen bekanntlich das letzte auf Veranlassung der Arbeitgeber im Seeschiffahrtsbetriebe ins Leben gerufen ist, dem Grundgedanken der Menschlichkeit und Gerechtigkeit?

Ist die beabsichtigte Effectenversicherung für hamburgische Seeleute (von der wir wünschen, sie möchte auf alle Schiffsleute, ähnlich wie bei der Hamburg-Amerika Linie, ausgedehnt werden) ein

Werk, das solche Bezeichnung verdient? War das Vorgehen der hauptsächlich bekämpften See-Berufsgenossenschaft, mit Bezug auf die Folgen des Hobokener Brandes, derart, dass es mit den Aufgaben eines Culturstaates unvereinbar ist? Glaubt Jemand, wenn die Fürsorge der Seeleute einem staatlichen Institut unterstände, eine Vergünstigung, wie die von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschlagene, wäre eingetreten, hätte überhaupt eintreten können?

Und mit dieser Frage haben wir den springenden Punkt der ganzen Resolution berührt, nämlich den von der öffentlichen Seemannsversammlung ausgesprochenen Wunsch nach einer staatlichen Controlle des Schiffahrtsbetriebes. Wir halten die Durchführung unausführbar, schon aus dem Grunde, als ein Beamtenapparat nothwendig würde, in seiner Beweglichkeit so schwerfällig und umständlich, dass der Ruf der deutschen Seeschiffahrt, als ein Verkehrsinstitut ersten Ranges, darunter folgeschwer leiden müsste. Dass solche Beamten schliesslich nach dem Wahlspruch »Time is money« ihren Dienst versehen würden, soll nicht bezweifelt werden; in den ersten Jahren aber würde in Folge ihrer bürokratischen Lebensanschauungen der deutsche Schiffahrtsbetrieb schwere Opfer bringen. Solches wird aber Niemand wünschen wollen.

Wenn von staatlicher Fürsorge im Schiffahrtsbetriebe die Rede ist, wendet sich das Auge unwillkürlich nach England. Dort übt das Handelsamt die gewünschte Controlle. Und, wie ist es im freien England mit der dem englischen Seemann zugewandten Fürsorge bestellt?

Was hat Mr. Havelock Wilson, ohne sachlichen Widerspruch zu erfahren, im englischen Unterhause gesagt, als der Kampf zwischen »Shipping-Federation« und »Seamen's and Firemen's Union« tobte? »Der englische Seemann ist einem obdachlosen Thier gleich, wenn er zur Ausübung des Berufes unfähig, oder wenn er krank wird.«

Wie nennt Herr Dr. Boediker — dem Niemand eine arbeiterfeindliche Gesinnung zutrauen wird — die dem englischen Seemann gewidmete Fürsorge, im Vergleich zur deutschen? — Ein Kinderspiel.

Was schreiben die englischen, dem Seemann zugewandten Blätter? Es giebt in einigen eine Rubrik, die täglich gefüllt ist — und in der Klagen auf Klagen über die Hilflosigkeit des englischen Seemanns geführt werden.

Vor uns liegt z. B. ein Brief, in dem Mr. Havelock Wilson über die englische Speisetaxe und die Logisverhältnisse auf englischen Schiffen eine mehr als vernichtende Kritik übt. Er nennt den bestehenden Zustand »scandalous«; die Beköstigung »insufficient«, die Wohngräumlichkeiten »wretched«. Er beschreibt ein englisches Volkslogis mit folgenden überaus sarkastischen Worten:

»If British mothers saw the forecables of the majority of our ships there would be a sudden stop to boy sailors. Dirt, darkness, foul air, smoke, the reeking odours from hot »salt horse,« wet oilskins, dripping ceilings, the fumes from paraffin lamps — plus Spaniards, Greeks, Italians, Turks, Finns, Arabs, with here and there an odd Britisher, to stop the flag from being the only British thing aboard. The boy who safely emerges into manhood via a British ship's forecable nowadays generally knows a thing or two!«

Weiterhin rechnet er den englischen Rhedern vor, dass unter voller Einhaltung der »Inspection of Ship's Provision Act« die tägliche Nahrung für einen Mann nicht mehr als 5¼ Pence kostet, also etwa 41 bis 42 Pfennige. Nur in Folge dieser menschenunwürdigen Zustände, meint der bekannte Seemannsvertreter und competente Briefschreiber, ist die auffallend hohe Anzahl Desertionen in der britischen Handelsmarine erklärlich. —

Und dabei übt das Handelsamt die von der öffentlichen deutschen Seemannsversammlung so sehnstüchtig erwünschte staatliche Controlle! —

Nein, wir glauben, der deutsche Seemann giebt den einheimischen Schiffen vor den englischen den Vorzug. Jedenfalls solche Seeleute, die längere Zeit auf englischen und amerikanischen Schiffen gefahren haben. Schreiber dieser Zeilen nannte sich in seiner »Stromtid« nicht ohne Wichtigkeit einen »out-bounder«. Als er aber nach mehrjähriger Abwesenheit wieder auf ein deutsches Schiff kam, wie wohlthuend wurde der Unterschied wahrgenommen. Mag die Ernährungsweise auf manchem englischen Schiffe reichlicher, mag auch die Arbeitszeit auf See geringer sein, die Behandlung und die Wohnungsverhältnisse sind zweifellos auf deutschen besser. Ein etwaiger Hinweis auf die erhebliche Anzahl deutscher Seeleute in englischen Diensten, als Argument, dass es auf englischen Schiffen besser als auf deutschen sei, ist nicht stichhaltig.

Mindestens die Hälfte, der unter englischer Flagge fahrenden Landsleute, bleibt der Heimath fern, nicht weil es ihnen auf englischen Schiffen so gut gefällt, sondern weil sie die richtige Zeit verpasst haben, sich zum Militär zu stellen. Einen hohen Prozentsatz der Ubrigen, lockt die anscheinend höhere Heuer an; der Rest gehört zu den sog. internationalen Seeleuten, die heute auf einem Engländer morgen auf einem Chinesen fahren. —

Um es nochmals zu sagen, obwohl die Lebensbedingungen des deutschen Seemanns günstiger als die irgend eines ausländischen sind — verbesserungsbedürftig bleiben sie. Das steht fest. Eine ernste Vertretung der seemännischen Interessen — allerdings eine sachliche — ist unter allen Umständen zu befürworten. Es mögen Uebelstände, wo sie sich zeigen, ans Licht gezogen werden; an einer Remedur wird es nicht fehlen, wenn sich

die geübte Kritik in solchen Grenzen bewegt, dass die Angegriffenen darauf einzugehen vermögen. Wenn aber Worte fallen, wie in der obenstehenden Resolution, dann wird lediglich erreicht, die Kluft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu erweitern, beide Parteien immernoch zu verbittern und einen Zustand herbeizuführen, der gerade jetzt, wo die Seemannsordnung im Reichstage zur Berathung steht, ausschliesst, dass sich die parlamentarischen Vertreter der einen oder anderen Partei dem Entwurf ruhig und objectiv, wie man es doch wünscht, zuwenden.

Gehen wir noch einen Schritt weiter. Manche der Beschwerden der seemännischen Arbeiter würden auch bei dem Theil der Presse — den man heute fälschlich im Dienste des Arbeitgebers wähnt, auf fruchtbaren Boden fallen, wenn die Klagen in einer Form zum Ausdruck kämen, die eine sachliche Stellungnahme gestattet. Aber — und damit stechen wir vielleicht ohne unseren Willen in ein Wespennest — die Beschwerdeführenden wollen gar keine sachliche Prüfung sie ziehen persönliche Anzäpfungen vor, weil sie glauben, die Aufmerksamkeit der grossen Menge geht ihnen anderenfalls verloren. Schliesslich erwartet man von der Resolution in ihrer jetzigen Fassung, bei den Reichstagsabgeordneten grösseren Einfluss und weitgehendere Beachtung, als wenn der Ton gemässiger wäre. Ob man sich nicht aber sehr täuscht? Wir möchten es glauben. Das Mitgefühl wird schliesslich abgestumpft, wenn ihm immerfort in Superlativausdrücken und in grellsten Farben die Leiden des Seemanns geschildert werden.

Unparteiische Beurtheiler werden mit Recht an starke Uebertreibung denken. Sind diese Beurtheiler Fachleute, sie verstehen den Kern herauszuschälen, Binnenländer aber verlangen Beweise. Wenn nun beispielsweise die öffentliche Seemannsversammlung als Begründung ihrer Angriffe gegen die See-Berufsgenossenschaft, das, durch die im Hamb. Correspondenten nebst Commentar erfolgte Veröffentlichung des Briefes, längst hinfällig gewordene Schlagwort »Mundus vult decipi« oder das andere Schreiben eines Elsflöther Rheders ins Gefecht führen — dann nimmt das anfänglich, nur als leiser Zweifel auftretende Misstrauen gegen die Stichhaltigkeit der Klagen festere Formen an. Wir halten uns nicht berufen, auf die in der Resolution ausgesprochenen Verdächtigungen gegen die See-Berufsgenossenschaft einzugehen. Es bedarf dessen auch nicht. Die Angegriffene hat selbst geantwortet, und zwar mit so vernichtendem Geschütz, mit so unanfechtbaren, in ihrem Sinne günstig lautenden Zahlenmaterial, dass jede unfreundliche Aeusserung über Mangel an socialer Fürsorge für die Seeleute von selbst gerichtet wird.

Von geschätzter Seite wird uns aus Hamburg geschrieben:

Berechnung
der Totalverluste jener Schiffe, deren Heimat Hamburg, Bremen, Oldenburg oder Geestemünde war, während der 10 Jahre 1890—1899.

Ursachen der Schiffverluste.

1. Segler.

a. Hamburger.

Jahr	Anzahl	Davon waren unter 100 R.-T.	Strandung	Verschollen	Brand	Collisionsen oder gesunken	Anzahl der Fälle	Procent-satz
1890	271	59	8	3	.	1	12	4,4
1891	278	57	8	1	1	1	11	4,0
1892	282	56	1	3	.	1	5	1,8
1893	290	61	6	3	.	.	11	3,8
1894	294	60	6	4	1	1	12	4,0
1895	286	57	5	2	2	2	11	3,9
1896	286	65	6	.	.	.	6	2,1
1897	291	63	5	.	.	5	10	3,4
1898	293	69	4	3	.	1	8	2,7
1899	295	79	4	.	2	1	7	2,4

53 19 8 13 93 32,5

Mittelwerthe 5,3 1,9 0,8 1,3 9,3 3,25

b. Bremer.

Jahr	Anzahl	Davon waren unter 100 R.-T.	Strandung	Verschollen	Brand	Collisionsen oder gesunken	Anzahl der Fälle	Procent-satz
1890	152	3	1	2	.	1	4	2,6
1891	147	2	2	1	.	.	3	2,0
1892	146	2	2	3	1	.	6	4,0
1893	145	4	3	2	.	1	6	4,0
1894	141	3	4	.	1	.	5	3,5
1895	134	6	4	.	1	1	6	4,5
1896	132	15	.	3	1	1	5	3,8
1897	132	18	.	.	1	1	2	1,5
1898	135	19	2	.	.	.	2	1,5
1899	139	27	2	1	.	1	4	3,0

20 12 5 6 43 30,4

Mittelwerthe 2,0 1,2 0,5 0,6 4,3 3,0

c. Oldenburger.

Jahr	Anzahl	Davon waren unter 100 R.-T.	Strandung	Verschollen	Brand	Collisionsen oder gesunken	Anzahl der Fälle	Procent-satz
1890	122	8	.	1	.	.	1	1,2
1891	120	10	3	2	.	2	7	5,8
1892	118	11	1	1	.	.	2	1,7
1893	125	11	1	1	1	1	4	3,2
1894	119	9	2	.	.	.	2	1,7
1895	115	10	3	.	.	1	4	3,5
1896	106	11	1	.	.	1	2	2,0
1897	102	15	1	.	.	.	1	1,0
1898	106	21	3	2	.	2	7	6,6
1899	104	23	.	1	.	1	2	2,0

15 8 1 8 32 28,7

Mittelwerthe 1,5 0,8 0,1 0,8 3,2 2,9

Gesamtmittelwerth der jährlichen Totalverluste der Segelschiffe Hamburgs, Bremens und Oldenburgs ist = 3,1%.

Ursachen der Schiffverluste.

2. Dampfschiffe.

a. Hamburger.

Jahr	Anzahl	Strandung	Verschollen	Brand	Collisionsen oder gesunken	Anzahl der Fälle	Procent-satz
1890	272	6	1	.	2	9	3,3
1891	305	7	.	.	3	10	3,3
1892	309	1	.	.	5	6	2,0
1893	315	2	.	.	2	4	1,3
1894	337	1	1	.	1	9	2,7
1895	350	5	2	.	.	7	2,0
1896	357	3	.	.	.	3	0,8
1897	377	3	.	.	3	6	1,6
1898	378	4	1	.	.	5	1,3
1899	396	1	1	.	1	3	0,8

39 6 . 17 62 19,1

Mittelwerthe 3,9 0,6 . 1,7 6,2 1,9

b. Bremer.

Jahr	Anzahl	Strandung	Verschollen	Brand	Collisionsen oder gesunken	Anzahl der Fälle	Procent-satz
1890	108	1	.	.	.	1	1,0
1891	118	1	.	.	.	1	1,0
1892	130	.	1 ¹⁾	.	.	1	0,8
1893	144	.	.	.	1	1	0,7
1894	151	1	.	.	1	2	1,3
1895	155	2	4 ²⁾	1	2	9	6,0
1896	166	1	.	.	.	1	0,6
1897	181	.	.	.	1	1	0,6
1898	203	1	.	.	3	4	2,0
1899	255	3	1	.	.	4	1,6

10 6 1 8 25 15,6

Mittelwerthe 1,0 0,6 0,1 0,8 2,5 1,6

c. Geestemünde.³⁾

Jahr	Anzahl	Strandung	Verschollen	Brand	Collisionsen oder gesunken	Anzahl der Fälle	Procent-satz
1890	49	.	.	1	1	2	4,0
1891	54	1	1	.	1	2	4,0
1892	46	.	.	.	1	1	2,0
1893	42	1	.	.	2	3	7,0
1894	41	2	.	.	.	2	5,0
1895	41	.	2 ²⁾	.	1	3	7,3
1896	42	1	.	.	.	1	2,4
1897	44	.	.	.	.	.	0,0
1898	46	2	.	.	1	3	6,6
1899	49	.	.	.	.	.	0,0

7 3 1 6 17 38,2

Mittelwerthe 0,7 0,3 0,1 0,6 1,7 3,8

Gesamtmittelwerth der jährlichen Totalverluste an Dampfern beheimathet in Hamburg, Bremen oder Geestemünde: 2,4%.

1) Fünfmast „Marie Räckers“, Segler mit Hallmaschine. 2) Fischdampfer. 3) In der Geestemündener Liste sind Dampfer und Segler zusammen angegeben, doch überwiegen darin die ersteren bei Weitem.

Die vorstehenden Angaben sind den, zu Anfang eines jeden Jahres von den Hamburger Schiffsbesichtigern und den Inspectoren der Bremer Seeverversicherungs-Gesellschaften veröffentlichten Schiffslisten entnommen. Es sind Zweifel darüber geäußert worden, ob sie zuverlässig seien. Dass diese Zweifel berechtigt sind, kann aber doch nicht zugegeben werden. Die Listen enthalten alljährlich die Namen aller betreffenden Schiffe und geben Auskunft über den Verbleib eines jeden Schiffes.

Der Zweck dieser Zusammenstellung ist, der in der Raab'schen Flugschrift angegebenen Behauptung, dass von deutschen Segelschiffen jährlich etwa doppelt so viele untergingen, wie von englischen, soweit die deutschen Haupthandelsplätze der Nordsee in Betracht kommen, näher zu untersuchen. Für den in nautischen Sachen nur einigermaßen Unterrichteten, der etwas von englischen Schiffen und deren Führer kennt, erscheint jene Behauptung von vornherein als ungläubhaft und das, obgleich unsere deutsche Schifffahrt in den engen Gewässern der Nord- und Ostsee viel grösseren Gefahren ausgesetzt ist, als die englische in den ibrigen und wir keine Ladelinie haben. Das Ergebniss der vorstehenden Berechnung, wonach von den Seglern der Nordseeplätze jährlich 3,1% und von Dampfern gar nur 2,4%, und wo bei letzterem Werthe noch zu berücksichtigen ist, dass der hohe Geestemündener Procentsatz die übrigen beiden Werthe ungebührlich beeinflusst, bestätigt dann auch vollauf jene Meinung. Bemerkenswerth ist auch, dass obgleich Bremen während dieser 10 Jahre verhältnissmässig viel mehr hölzerne Segelschiffe besass als Hamburg, der betreffende Procentsatz der Verluste für Bremen doch kleiner ist als für Hamburg. Diese deutschen Schiffe stehen durchaus nicht gegen die englischen an Sicherheit zurück. Dabei scheinen die in den hier in Frage kommenden Listen aufgeführten, unter 100 R.-T. grossen Schiffe besonders glücklich zu fahren. Ob dies freilich für die deutschen kleinen Schiffe überall, z. B. für die in den Emshäfen beheimatheten, in gleicher Weise gilt, mag zweifelhaft erscheinen. Würde man aber diesen Schiffen, bei denen in vielen Fällen der Capitän zugleich Rheder oder doch Partenrheder ist, die Tiefadelinie aufzwingen, so würde man bei diesen Seelenten sicher kein Entgegenkommen finden.

Wenn Herr Raab seine Agitation für die Einführung der Tiefadelinie in weniger verletzender und aufreizender Weise betreiben würde, als es jetzt der Fall ist, so würde er auch wahrscheinlich allorts ein geneigteres Ohr dafür finden. Schon Anfangs der siebziger Jahre ist das Für und Wider die Einführung der Tiefadelinie in deutschen nautischen Kreisen ausführlich und in sachlicher Weise erwogen worden. Es geschah damals in einer ganz anderen, angemesseneren Form, als die Rufer im Streit, die wenig oder nichts von nautischen Sachen verstehen, es heut' zu Tage thun. Wir leiden zur Zeit in Deutschland an einem Ueberfluss allorteten auftretenden Weltverbesserern, die Alles von oben her reformiren möchten. Das Seemannsleben ist gefährlich und entbehrungsreich; aber es ist das doch bei Weitem nicht in dem Maasse der Fall, wie es jetzt so oft in tendencioser Weise dargestellt wird. Vom zu guten Leben der Seeleute an Bord der deutschen grossen Dampfer hört man jetzt oft sonderbare Dinge. Und würde man es bei denen möglich machen können, den Genuß alkoholhaltiger Getränke gänzlich zu unterdrücken, so würde wahrscheinlich auch die Zahl der Selbstmord begehenden Kohlenzieher und Heizer geringer werden. Unglücksfälle auf See worden nie ganz aufhören und wenn man Rhederei und Schifffahrt auch noch so sehr durch Vorschriften und Verordnungen belastet. Denn eine sehr grosse Zahl davon wird verursacht, ebenso wie bei Unglücksfällen der Bergwerke und Eisenbahnen, von denen übrigens auffallenderweise ein viel geringeres Aufheben gemacht wird, als von Seeunfällen, durch die Fehler und die Nachlässigkeit von Mannschaft und Capitän selbst.

Ein sehr gutes Beispiel dafür bietet gerade der auch ja wohl von Herrn Raab angeführte Fall des Unterganges des Dampfers »Elbe«, verursacht durch unverantwortliche Sorglosigkeit des englischen Dampfers »Crathie«. H. H.

Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen.

(Fortsetzung.)

Bremen und Bremerhaven.

Im Allgemeinen werden Docks an den Flussmündungen gebaut, weil die Schiffe wegen ihres Tiefganges nicht weiter heraufkommen können, so auch in Bremerhaven. Aber die Zeiten haben sich geändert und der Vorhafen von Bremen sieht jetzt etwas verlassen aus, weil die Schiffe, für welche die Weser vor nicht langer Zeit unschiffbar war, jetzt Bremerhaven passiren und ihren Weg nach der alten Hansestadt nehmen. Bremerhaven ist ein ausgezeichnete Tiefwasser-Hafen, mit Hafen- und Dockeinrichtungen für Schiffe grösster Dimensionen. Mit Schuppen und Kränen zu Löschen und Ladezwecken ist Bremerhaven nur sehr mässig versehen. Während Hebevorrichtungen schwersten Calibers sehr zahlreich vorhanden sind, macht sich unter Umständen ein Mangel an leichten Kränen sehr fühlbar. Jedoch ist sowohl der Mangel an jenen wie an zureichenden Schuppenvorrichtungen mehr scheinbar als wirklich, denn vorzügliche Bahnverbindungen mit den Industriestädten des Hinterlandes einerseits und hinreichend Schuttenmaterial andererseits veranlassen, dass die gelöschten Waaren sehr bald nach ihrem endgültigen Bestimmungsort weiterbefördert werden. Ich habe diese Thatsache gelegentlich meines letzten Aufenthalts in Bremerhaven bestätigt gefunden. In der Mitte des Docks löschte ein Dampfer des Norddeutschen Lloyds, an beiden Seiten unzählige Schuten, Kähne, Barge, auf welche die gelöschte Ladung vermittelst einer ausserordentlich grossen Anzahl Ladebäume nebst Vorrichtungen übergeführt wurde. Ich habe nicht weniger als acht Ladebäume an jedem Mast des grossen Seedampfers beobachtet. Derart eingerichtete Schiffe beanspruchen nur geringe Hilfe vom Lande, um ihre Ladung schnell löschen zu können. Deshalb auch die geringe Anzahl von Ladekränen an den Quais.

Sodann würdigt Mr. Douglas Owen — soweit er als Engländer dazu fähig ist — die Bedeutung des gewaltigen Werkes der Unterwesercorrection. Nachdem er den durch das grosse Culturwerk erfolgten Aufschwung Bremens, als Seeverkehrsplatz, geschildert hat, kommt er zu dem Ergebniss, dass Bremen »a wonderfully well equipped and up to date« Hafen ist.

Im Freihafen, der einen quer zum Lande laufenden Ausschnitt, etwa 135 Yards breit, darstellt, befinden sich an beiden Seiten Liegeplätze für Seeschiffe. Die Quaianlagen zeichnen sich durch aussergewöhnlich gute Löschen- und Ladevorrichtungen in Gestalt hydraulischer Kräne aus. Dieselben können mit den Schiffswinchen nicht zugleich arbeiten, weil die Schuppen nur einen, nicht zwei übereinander liegende Lagerplätze beherbergen, und die Quaiarbeiter nicht im Stande sind, mehr wegzuschaffen als der Krahn ihnen vom Schiffe aus zuführt. Aber in Bremen hat man längst den vortheilhaften Einfluss erkannt, den doppelte Lagerschuppen auf eine schnelle Entloesung des Schiffes auszuüben vermag. Das neue im Bau befindliche Dock soll bereits mit Schuppen nach dem Muster der Liverpooler ausgestattet werden. Die Ladung wird im Allgemeinen durch Kräne an Land gelöscht, zuweilen geht sie auch in längsseit liegende Flussfahrzeuge, Kähne, Schuten

etc. über. Die Ladekräne sind nach dem neuesten »overhead«-System construirt; der Quaipplatz bleibt zum Sortiren und Fortschaffen der Ladung frei. Dieselbe ausgezeichnete Methode ist auch in dem neuen Freihafen in Copenhagen eingeführt.

Im Anschluss an die Bemerkungen des Engländers mögen einige vor mehreren Monaten veröffentlichte Auslassungen der »Waser-Ztg.« Platz finden. Unter dem Titel »Hamburg und andere Concurrenten Bremens im Jahre 1899« führt der Verfasser die im Vergleich zu deutschen Häfen günstigere Entwicklung ausländischer, zum Theil auf den handelsfeindlichen Geist der deutschen Politik zurück. Nach dem Bremer Blatto glaubt die deutsche Politik mit Subventionen, Colonien und Flottenentwicklung Alles zu thun, was von ihr verlangt werden kann, andererseits bewaffnet sie die Agrarier mit Keulen, um den Seehandel todzuschlagen. Bei solchem Widerspruch können die deutschen Seestädte mit den holländisch-belgischen nicht Schritt halten. Das nachstehende Zahlenvergleichsmaterial versucht den gemachten Vorwurf zu erklären.

Schon bei einer früheren Uebersicht über den Schiffsverkehr Bremens im Jahre 1899 ist hervorgehoben, dass der äussere Umfang des bremischen Handels — wahrscheinlich in starkem Gegensatz zu den im Allgemeinen von der Kaufmannschaft erzielten Gewinnen — sehr unbefriedigend gewesen und hinter berechtigten Erwartungen zurückgeblieben ist. In Folge der kleinen Baumwollernte in Nordamerika, der kleinen Tabakernte in Brasilien und der erfreulich grossen, jedoch die Einfuhr verringern den Getreidernte in Deutschland blieben die Ankünfte an Seeschiffen um 58 000 T. oder 2,4 pCt. hinter dem Vorjahr zurück. Die Waareneinfuhr zur See blieb sich dem Quantum nach beinahe gleich, verringerte sich jedoch dem Werthe nach um 32 Mill. oder 5 pCt., während die Ausfuhr um 6 bzw. 2½ pCt. zugenommen.

Die Sache wird für Bremen noch unbefriedigender, wenn man auf die hauptsächlichsten Concurrentenhäfen blickt. Hamburg hatte auch 1899 eine sehr schöne Zunahme im äusseren Umfange seines Handels. Seine Schiffsankünfte stiegen von 7,35 Mill. T. auf 7,76 Mill., d. h. um 414 000 T. = 5,6 pCt. Nicht ganz so gross war die Zunahme von Hamburgs Einfuhr zur See, indess immer noch sehr bedeutend:

1897	8,06 Mill. T.	1790 Mill. Mk.
1898	8,89 „ „	2014 „ „
1899	9,17 „ „	1984 „ „

Der Werth der Einfuhr ist zurückgegangen, wohl nicht in Folge weichender Waarenpreise, sondern weil mehr geringwerthige Waaren importirt wurden. — Die Ausfuhr zur See hat sowohl im Quantum wie im Werthe auch im vorigen Jahre zugenommen:

1897	3,68 Mill. T.	1435 Mill. Mk.
1898	3,96 „ „	1493 „ „
1899	4,15 „ „	1606 „ „

Ueberblickt man einen längeren Zeitraum, so tritt vor allem im Schiffsverkehr hervor, dass Hamburg sich einer kräftigeren Zunahme erfreut als Bremen. Freilich fällt in diese Periode die Veränderung des Schiffmessungsverfahrens, das die Schiffe jetzt kleiner erscheinen lässt als früher. Die Veränderung betrifft nur die deutschen Schiffe, nicht die fremden. Da nun Bremen in ungleich höherem Maasse Verkehr von deutschen Schiffen hat, als Hamburg, so wird es auch von der Veränderung des Tonnenmaasses am stärksten betroffen. Das ist dabei zu berücksichtigen. Die Zahlen der Seeschiffsankünfte lauten:

	Hamburg	Bremen
1899	7 768 000 T.	2 406 000 T.
1894	6 228 000 „	2 172 000 „
Zunahme	1 540 000 T. = 24,7 pCt.	234 000 T. = 10,8 pCt.

Freundlicher zeigt sich das Bild, wenn wir auf das erste Halbjahr 1900 blicken. In diesem Zeitraum hatte

	Hamburg	Bremen
1900	3 940 000 T.	1 249 000 T.
1899	3 876 000 „	1 186 000 „
	64 000 T. = 1,6 pCt.	63 000 T. = 5 pCt.

Weit übertroffen wird indess sowohl Hamburg wie Bremen von der Entwicklung, die in den letzten Jahren, und auch noch im allerletzten Jahre die niederländisch-belgischen Häfen genommen, die die Concurrenten sowohl Hamburgs wie Bremens sind.

Betrachten wir zunächst Amsterdam, so finden wir, dass diese einst wichtigste Welthandelsstadt absolut weit hinter Bremen zurücksteht — immer nur den Seeverkehr berücksichtigt, denn in der Binnenschifffahrt wie im Bankgeschäft kann sich Bremen nicht mit ihr vergleichen. Indess nimmt Amsterdam neuerdings auch im Seeverkehr einen grossen Aufschwung, den es verschiedenen Ursachen zu verdanken hat: der Aufhebung der Abgaben auf dem Noordsee-Canal, der Amsterdam mit der Nordsee verbindet, der Modernisirung seiner Hafenanlagen und vor allem dem Merwede-Canal, der Amsterdam eine Wasserstrasse nach dem Rhein, nach Westdeutschland giebt, die Bremen so schmerzlich entbehrt. Amsterdams Schiffsankünfte stiegen im letzten Jahre von 1,55 Mill. T. auf 1,81 Mill. oder 255 000 T. = 16,4 pCt., was für ein einziges Jahr sicher ein überraschendes Ergebniss ist. In den fünf Jahren von 1894—1899 gewann Amsterdam 531 000 T. oder 41,5 pCt., was unseren westlichen Nachbarn Grund zu berechtigter Befriedigung geben muss.

Noch ungleich glänzender steht Rotterdam da, das aus seinen alten gemüthlichen Verhältnissen heraus, wo an den »Boompjes« ohne künstliche Lösch- und Ladevorrichtungen, ohne Schuppen und Speicher, ohne Eisenbahnverbindung der Umschlag zwischen Stadt und Land vor sich ging, durch die neuen Hafenanlagen und den »Nieuwe Waterweg« einen riesigen Aufschwung genommen hat und für die Rheinlande nahezu eine monopolartige Stellung einnimmt. Von 1898 auf 1899 wuchs sein Seeverkehr um 572 000 T. oder 10 pCt. Seit 1894 ist er gar von 4 143 000 T. auf 6 323 000 T. oder um 2 180 000 T. = 52½ pCt. gewachsen. Das ist beispiellos und für Bremen, das im selben Zeitraum nur 10,8 pCt. zugenommen hat, schmerzlich zu sehen. Freilich — Rotterdam hat die deutschen Rheinlande hinter sich, an die Bremen nicht herankommen kann, da die Wasserverbindung fehlt, und Rotterdam liegt auch nicht in einem von Agrarien beherrschten Staat, wo man die Seehäfen am liebsten mit Keulen zu Schanden schlägt. Rotterdam hat einen so riesigen Aufschwung genommen, dass es Antwerpen zu überholen droht und in etwas längerer Zeit sogar Hamburg.

Auch Antwerpen, wiewohl es hinter Hamburg zurücksteht und Rotterdams rasches Wachstum nicht erreicht, steht glänzend da. Man würde sagen können, dass es auch Hamburg an Wachstum überträfe, wenn nicht das schwer abzuschätzende Moment des veränderten Tonnenmaasses zu berücksichtigen wäre. Sieht man davon ab, so erscheint Antwerpen für 1899 mit einem Zuwachs von 427 000 R.-T. = 6,7 pCt. und für den Zeitraum von 1894—1900 mit einem Zuwachs von 1 834 000 T. = 30,3 pCt. Zwar Rotterdams schnelles Wachstum wird dadurch nicht erreicht, aber Hamburg und vollends Bremen werden weit überflügelt.

(Fortsetzung folgt.)

Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute.

Die Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in Lübeck versendet ihren achten Jahresbericht, nach dem Bücherabschluss am 24. Februar d. J. Diesem Bericht zufolge ist das Tätigkeitsgebiet der Geschäftsstelle im verflossenen Rechnungsjahr dasselbe geblieben als in den Vorjahren. Das Rhedereiverzeichniss weist zur Zeit 2322 Rheder mit 4037 Schiffen.

Durch eine Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. August 1899 wurden für die Besatzung deutscher Seefahrzeuge die Durchschnittssätze des Monatslohns (der Heuer) erhöht. Dieser Erhöhung entsprechend, trat auch diejenige des »durchschnittlichen« Jahresarbeitsverdienstes der Seeleute ein.

Das neue Invalidenversicherungs-Gesetz vom 13. Juli 1899, das mit dem 1. Januar 1900 in Kraft trat, brachte hinsichtlich der Beitragsleistung für Seeleute neue Aenderungen, nämlich die, dass Schiffsführer, deren regelmässiger Jahresarbeitsverdienst an Lohn oder Gehalt 2000 \mathcal{M} überstieg, nicht mehr versicherungspflichtig waren, und dass durch Einführung der Lohnklasse V weitere Aenderungen in der Zuteilung der einzelnen Classen von Seeluten zu den Lohnclassen eintraten. Für alle Personen der Schiffbesatzung, deren durchschnittlicher Jahresarbeitsverdienst 1150 \mathcal{M} überstieg, waren fortan die Beiträge in Lohnklasse V zu entrichten.

Die Beitragsentrichtung seitens der Rheder ist wie in den Vorjahren zum grösseren Theile vorläufig nach geschätzter Mannschaftszahl erfolgt. Desgleichen ist wie in den Vorjahren von der Befugnis, die Beiträge für die Schiffer in gleicher Weise wie für die angemusterten Seeleuten zu entrichten, nur in geringem Umfange Gebrauch gemacht worden.

Es zahlten für das Jahr 1899 zusammen 1318 Rheder für 2783 Schiffe, und zwar für 1093 Dampfer und 1690 Segelschiffe Beiträge, während von 97 Rhedern nach geschätzter Mannschaftszahl für 281 Dampfer und 175 Segler Beiträge entrichtet wurden. Für Schiffer wurden von 96 Rhedern auf 457 Schiffen Beiträge bezahlt.

Die Bewilligung einer Frist zur Beitragsleistung für 1899 wurde auf entsprechenden Antrag der Rheder in 37 Fällen mit 110 Schiffen erteilt, gegen 40 Fälle mit 118 Schiffen im Vorjahre. Durch Eingang der erledigten Musterrollen konnte festgestellt werden, dass 22 Rheder mit der Beitragszahlung im Rückstande geblieben waren. Nach Ablauf der gesetzlichen Frist von 6 Wochen nach Schluss des Jahres 1899 standen, ohne dass den betreffenden Rhedern eine Frist erteilt war, die Beiträge noch aus von 318 solcher Rheder, die für das Vorjahr Beiträge entrichtet. Nach erfolgter Benachrichtigung hat darauf in fast allen Fällen die Angelegenheit schnelle Erledigung gefunden.

An Beiträgen wurden abgeführt, einschliesslich der Reste aus Vorjahren 432507 \mathcal{M} 36 δ , wovon entfielen auf: wovon entfielen auf: Ostpreussen 2914 \mathcal{M} 88 δ , Westpreussen 6341 \mathcal{M} 80 δ , Pommern 19849 \mathcal{M} 74 δ , Schleswig-Holstein 33920 \mathcal{M} 44 δ , Hannover 20477 \mathcal{M} 70 δ , Mecklenburg 7343 \mathcal{M} 82 δ , Oldenburg 14458 \mathcal{M} und auf die Hansestädte 317100 \mathcal{M} 98 δ .

Die regelmässigen Kassenrevisionen sind allmonatlich vorgenommen und haben zu Erinnerungen keine Veranlassung gegeben; die unvermuthete Kassenrevision durch den Gesamtvorstand hat am 9. und 13. November 1899 stattgefunden, sie bestätigte die ordnungsmässige Führung der vorgeschriebenen Bücher.

Die Jahresrechnung für 1898 ist geprüft und die Entlastung von den dazu bevollmächtigten Versicherungsanstalten Schleswig-Holstein und Mecklenburg ausgesprochen. Die Ver-

waltungskosten haben 16115 \mathcal{M} 25 δ betragen, sie gleichen also nahezu denen des Vorjahres mit 15902 \mathcal{M} 45 δ . Während im Vorjahre auf den Kopf jedes Versicherten an Verwaltungskosten ein Betrag von 42 $\frac{3}{4}$ δ entfiel, berechnet sich dieser Antheil bei 41850 durchschnittlich angemustert gewesenen Versicherten für 1899 auf 38 $\frac{1}{4}$ δ ; auf je 100 \mathcal{M} der nach Abzug der Rückerstattungen als erhoben verbliebenen Beiträge ergeben sich für 1899 3 \mathcal{M} 80 δ gegen 4 \mathcal{M} 20 δ für das Vorjahr 1898.

Schiffbau.

Stapellauf. Auf der Werft der »Oderwerke«, Maschinenfabrik und Schiffsbauwerft Actiengesellschaft, Stettin-Grabow, lief am 1. December der zweite der für Rechnung der chinesischen Ost-Eisenbahn-Gesellschaft, St. Petersburg, daselbst im Bau befindlichen erstclassigen Personen- und Frachtdampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »Nonni«. Der als Doppelschraubendampfer aus Stahl erbaute Dampfer ist von denselben Grössenverhältnissen, wie das vor 7 Wochen auf des Werft von Stapel gelassene Schwesterschiff »Schilka« und soll wie dieses dem Verkehr zwischen Port Arthur und Wladiwostok dienen.

Stapellauf. Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestmünde wurde am 8. December der für den Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer »Neckar« glücklich zu Wasser gelassen. Der für die Newyorker Fahrt bestimmte Doppelschraubendampfer hat folgende Abmessungen: 518'×58'3"×40'. Das als Vierdeckschiff nach der höchsten Classe des Germanischen Lloyd aus Stahl erbaute Schiff besitzt eine Tragfähigkeit von 11300 T. bei dem zulässigen Tiefgang von 29'7". Das correspondirende Displacement beträgt 18800 T. An Aufbauten besitzt der Dampfer ein Poopdeck von 90', ein Brückendeck von 216' und ein Backdeck von 92' Länge. Auf dem Brückendeck ist ein stählernes Deckhaus von 142'×41' erbaut, über den sich das von Bord zu Bord reichende Sonnendeck befindet. Ein auf dem vorderen Sonnendeck stehendes Stahldeckhaus von 32'×25' Abmessung enthält die Wohnräume für die Officiere. Ueber diesem Hause befindet sich die Commandobrücke mit einem Navigationszwecken dienenden Teakhouse. Der Dampfer besitzt Einrichtungen zur Unterbringung von 148 Passagieren 1. Classe, 116 Passagieren 2. Classe und für 2500 Zwischendeckspassagiere. Die Geschwindigkeit des Schiffes soll 13 $\frac{1}{2}$ Knoten betragen, die ihm von zwei Vierfach-Expansionsmaschinen, die zusammen 6000 Pferdestärken indiciren, erteilt wird.

Stapellauf. Am 8. December lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Der Dampfer, der in der Taufe den Namen »Huelva« erhielt, hat folgende Abmessungen: 145'×23'×17' engl., Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 13' 9" 650 T. incl. Bunker.

Stapellauf. Auf der Neptunwerft lief am 8. December das Schwesterschiff, das am 6. October d. J. abgelassenen russischen Doppelschraubendampfers »Argun«, Baunummer 195 glücklich vom Stapel. In der Taufe erhielt der Dampfer den Namen »Amur«. Er ist Eigenthum der chinesischen Ostbahngesellschaft und vornehmlich für Passagierfahrten zwischen St. Petersburg, Wladiwostok und Chinesischen Hafenplätzen bestimmt. Die Dimensionen des Dampfers sind

290×41'6"×24' bei einer Ladefähigkeit von 2000 T. Die Maschinen haben Tripleexpansion von je etwa 1000 HP.; und Cylinder von 530×900×1400, bei 900 mm Hub. Die Fahrgeschwindigkeit soll 12 Knoten betragen. Bei dem engl. Lloyd führt der Dampfer »Amur«, der in etwa 8 Wochen abgeliefert werden dürfte, die Classe 100 A. I. der Dampfer wird mit 8 Booten ausgerüstet werden.

Stapellauf. Auf der Werft von Nüscke & Co., Stettin, wurde ein für die Rhederei Albert Stenzel & Rolke, Stettin, erbauter grösserer Frachtdampfer vom Stapel gelassen. Der Dampfer, der den Namen »Thuringia« erhalten hat, ist etwa 2000 T. gross und erhält eine Maschine von 750 indicirten Pferdestärken.

Stapellauf. Am 11. December lief auf der Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co. in Danzig ein für die Königliche Wasserbau-Inspection in Emden in Bau befindlicher Pumpenbagger glücklich vom Stapel. Die Leistungsfähigkeit dieses Baggers soll 500 cbm pro Stunde bei 12 m Baggertiefe betragen. Der Bagger hat eine Extramaschine, um sich mit mässiger Geschwindigkeit selber fortzubewegen.

Probefahrt. Am 6. December machte der von der Actien-Gesellschaft »Bremer Vulcan« in Vegesack für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer »Würzburg« seine Probefahrt. Der Verlauf der reichlich vierstündigen Probefahrt war ein in jeder Hinsicht vorzüglicher. Sowohl das Schiff, wie die Maschine bewährten sich aufs beste. Bei etwa 80 Maschinenumgängen und einer Durchschnittsleistung von ca. 2400 ind. Pferdestärken erreichte das Schiff eine Geschwindigkeit von nahezu 13 Knoten, womit dasselbe nicht nur seine Bedingungen erfüllte, sondern die contractlich festgesetzte Geschwindigkeit sogar überschritten wurde. Die Maschine arbeitete tadellos. Das Schiff wurde nach beendeter Probefahrt von den Vertretern des Norddeutschen Lloyd übernommen. Ueber Einrichtung und Grössenverhältnisse des neuen Schiffes ist bereits gelegentlich seines Stapellaufs berichtet.

Vermischtes.

Deutsches Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten. Das deutsche Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten in Hamburg, das vom Hamburgischen Staat in Verbindung mit der Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amts gegenwärtig eingerichtet wird, geht seiner Vollendung entgegen. Die Bauarbeiten sind soweit gefördert, dass spätestens Ende Januar das Institut in Verbindung mit dem umgebauten Seemanns-krankenhaus eröffnet und letzteres mit Kranken belegt werden kann. Die früheren Patienten des Seemannskrankenhauses, die im Hafen durch Unfall Verletzten, sind dem neu erbauten Hamburger Hafenkrankenhause schon überwiesen, das mit seinen 100 Betten und dem angeschlossenen Beobachtungsbaus für Seuchenverdächtige vor kurzem in Betrieb genommen wurde. In Zukunft wird das Seemanns-krankenhaus eine Heilanstalt für innerlich erkrankte Seeleute und Tropenkranken sein, in der die besonderen Krankheiten der Seeleute nicht nur behandelt und beobachtet, sondern auch verglichen, gesammelt und zur Weiterbildung der Schiffs- und Tropenhygiene benutzt werden. Dem damit verbundenen Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten, als dessen Sitz Hamburg wegen seines regen Verkehrs mit den Tropen und dem dadurch bedingten Vorhandensein des besten Beobachtungsmaterials für Tropenkrankheiten gewählt wurde, erwachsen naturgemäss die Aufgaben,

die Schiffsärzte der Handelsmarine für ihren Beruf vorzubilden und die Kenntniss der Tropenkrankheiten durch eigene Forschung zu fördern. Der Hamburger Hafenarzt Dr. Nocht, dem die Leitung des Instituts übertragen wurde, hat sein Bureau schon nach dem Seemanns-krankenhaus verlegt. Das auswärtige Amt hat den Stabsarzt Dr. Ollwig, den Begleiter Kochs auf dessen letzter Forschungsreise, dem Institut zugewiesen. Auch einige Assistenten sind schon angestellt worden. Die Colonial-Abtheilung des Auswärtigen Amts gedenkt fünf Arbeitsplätze für die von ihr überwiesenen Aerzte in Anspruch zu nehmen, ausserdem beabsichtigt die Reichs-Marine-Verwaltung zunächst zwei Aerzte zu ihrer Ausbildung hinzuschicken. Da im ganzen ungefähr 20 Arbeitsplätze vorhanden sein werden, so ist noch hinreichend Gelegenheit zur Betheligung. Insbesondere steht das Institut jedem Schiffsarzt offen, ebenso jedem Arzt, der von einer Forschungsreise oder einer Thätigkeit in den Tropen heimkehrend die Ergebnisse seiner Arbeiten an einer Stelle, wo er alle literarischen und sonstigen Hilfsmittel findet, abzuschliessen wünscht, auch Aerzten, die sich für eine Thätigkeit auf dem Schiffe oder in den Tropen vorbereiten wollen.

H. B.

Das Kaiserliche Gesundheitsamt hat darauf hingewiesen, dass als besonders gefährliche Verbreiter der Pest Ratten und Mäuse zu betrachten sind und dass daher namentlich in den Hafenplätzen thunlichst auf die Vernichtung dieser Thiere hinzuwirken ist. Demgemäss sind Maassregeln getroffen, um in staatlichen Betrieben und Anlagen (Abzugsanlässe, Uferhöhlungen, Lagerhäuser, Eisenbahn-Güterschuppen) und auf den Schiffen die Ratten und Mäuse zu vertilgen und möglichst das Anlandkommen der Thiere zu verhindern. Das Publicum wird von der Polizeibehörde zu thätiger Theilnahme an diesem Vorgehen aufgefordert. Es empfiehlt sich die Auslegung gifthaltiger Ungeziefermittel unter Beobachtung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaassregeln. In grösseren Betrieben ist die Hinzuziehung eines Kammerjägers anzurathen. Von einem etwaigen massenhaften Rattensterben ist der Polizei-Behörde schleunigst Anzeige zu erstatten, da erfahrungsgemäss eine solche Erscheinung dem Pestausbruch unter den Menschen vorausgeht.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 10. December. Aus der »Hansa« erwähnt der Vorsitzende den Artikel über Rettungsapparate bei Brand-Catastrophen als beachtenswerth. Das Mitglied, Herr Sachse, hielt sodann den in Aussicht gestellten Vortrag über die Erlebnisse und Erfahrungen der deutschen Tiefsee-Expedition, welcher der Vortragende s. Z. als Navigationsofficier beige-wohnt hatte. Nach einem geschichtlichen Rückblick über Forschungsreisen im Allgemeinen, werden das Expeditionsschiff D. Valdivia, seine Einrichtung und Anrüstung, sowie die verschiedenen Tiefseenetze und die Art ihrer Verwendung beschrieben. Nach überaus anschaulicher Schilderung der Ernährungsweise von Tiefseefischen, deren Gestalt und unnatürliche Formen, wendet sich Herr Sachse zu einzelnen Episoden der Reise. Mit grosser Aufmerksamkeit werden seine durch wirkungsvolle Lichtbilder unterstützten Mittheilungen über den Aufenthalt in der fischreichen Walfischbay, über die Anseglung der Bouvet-Inselgruppe, die Eisverhältnisse in dortigen Gewässern, die dreitägige Rast auf den mit zutraulichen Thieren bewohnten Kerguelen, die Erlebnisse auf den Inseln St. Paul, Amsterdam, Sumatra und Ceylon aufgenommen. Dem Vortragenden wird für die geistvolle Art, mit der er es verstand, dem Auditorium seine Erfahrungen im Verlauf der Tiefsee-Expedition vor Augen zu führen, reichlicher und nicht unverdienter Beifall zu Theil. — Nächste Sitzung am 17. Decbr.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 12. December. Als Mitglied wird Herr Capitän Carstens von D. »Abydos« aufgenommen. Unter den zahlreichen Eingängen ist besonders eine Veröffentlichung der Seeberufsgenossenschaft erwähnenswerth; sie betrifft eine umfangreiche Antwort auf das Raab'sche Buch »Die Nothflagge weht«. (Wir werden uns ganz kurz in nächster Nummer mit der Publikation beschäftigen. D. R.) Auf Antrag des Vorstandes beschliesst der Verein, vorbehaltlich der Zustimmung der Brudervereine des Verbandes, im kommenden Frühjahr keinen Verbandstag abzuhalten, wohl aber einen Delegirtenstag in dem Domicil irgend eines Vereins zu veranstalten. An alle Vereine sollen gleichlautende Schreiben gesandt werden, in denen um Stellungnahme zum Antrag des geschäftsführenden Vereins ersucht wird. Nachdem die Fischerlichterfrage von der Tagesordnung abgesetzt war, beschäftigte sich der Verein sehr eingehend mit der Beantwortung verschiedener practisch-seemannischer Fragen betr. Lichterführung von Fahrzeugen, wenn sie sich in einer Lage befinden, die durch das internationale Seestrassenrecht nicht vorgesehen ist. Zum Schluss wird daran erinnert, dass zur Ablösung der Neujahrskarten, der 1. Vorsitzende (Redaction »Hansa«, Steinhöft 1), der 1. Schriftführer Herr Ed. Lowens, Stubbenhuk 19 und die Verlagssfirma Eckardt & Messtorff Beiträge (die bekanntlich dem Unterstützungsfonds zufließen) in Empfang nehmen. Nächste Sitzung am 2. Januar.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 6. Dec. abgehaltenen Versammlung, welche gut besucht war und unter Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurde zunächst über den heutigen Stand der Seemannsordnung ein eingehender Bericht erstattet. Dann wurde nochmals auf die Einzelheiten des Gesetzentwurfes und die dazu vorliegenden Abänderungsvorschläge eingegangen. Verhandelt wurde besonders über die §§ 33–35 dieses Gesetzes und die bislang gefassten Beschlüsse gutgeheissen, worauf die Versammlung geschlossen wurde.

Büchersaal.

Der grosse Seydlitz. 22. Bearbeitung. 624 Seiten mit 227 Abbildungen und Skizzen, 5 bunten Karten und 8 Farbendrucktafeln. Verlag von **Ferdinand Hirt**, Breslau, Preis: Leinwandband 5,25 \mathcal{M} ; Halbfranzband 6 \mathcal{M} .

Die vorliegende Bearbeitung der grössten Ausgabe der Seydlitz'schen Geographie, deren Werth am treffendsten die rapid steigende Verbreitung darthut, ist zu einem wichtigen geographischen Handbuch ausgestaltet worden. In dieser erweiterten, wesentlich auch den practischen Bedürfnissen Rechnung tragenden Form verdient das Werk noch mehr, als es bisher schon der Fall war, zu dem eisernen Bestand jeder Hausbibliothek zu gehören, sei es für das Selbststudium oder als zuverlässiges Nachschlagebuch. Geographisches Wissen ist heutzutage ein unbedingtes Erforderniss für den Gebildeten, und deshalb ist ein solches Handbuch nicht allein für den Beamten und Kaufmann von besonderer Wichtigkeit, sondern auch in allen sonstigen Lebensverhältnissen wird es sich nützlich und werthvoll erweisen. Für Bibliothek- und Geschenkw Zwecke hat die Verlagsbuchhandlung jetzt einen soliden Halbfranzband geschaffen. Aeusserlich bietet die Neubearbeitung, abgesehen von Verbesserungen des Textes, eine sehr stattliche Zahl völlig neuer bildlicher Darstellungen in sorgsamster Auswahl und tadelloser Ausführung. Dazu gehören vor allen die 8 neuen Bunttafeln und mehrere Karten.

Tabellen zur Bestimmung der Breite. Von H. Brunswig.

II. Auflage. Verlag von **Eckardt & Messtorff**, Hamburg 1900. Preis 4,50 \mathcal{M} .

Die bekannten Tabellen liegen nunmehr in erweiterter Form vor. Während in der ersten Auflage sie nur auf die Breiten 40° bis 60° ausgedehnt waren, geben sie jetzt von 2° bis 60° Breite und kommen dadurch wohl manchen Wünschen entgegen. Die früher beigelegte Tabelle der »Verbesserung der Höhenänderung für je 10' Breite«, »eine kleine Strichtafel« und die Verwandlungstafel von Fuss in Metern sind jetzt fortgelassen worden, welche ja in anderen Büchern stets an Bord vorhanden sind. Eine kurze Erklärung der Tabellen mit Beispielen (in fünf verschiedenen Sprachen) giebt in anschaulicher Weise ihre Verwendung. Angesichts der grossen Vertheile, welche durch dieses Buch bei der Breitenbestimmung geboten werden, ist anzunehmen, dass es auch in dem neuen Gewande viele Freunde zu den alten gewinnen wird.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren **Funch, Edey & Co.**

New-York, den 30. Novemberber 1900.

Die merkliche Abnahme der Anzahl abgeschlossener Charter in dieser Woche verglichen mit dem vorwöchentlichen Geschäft, ist grösstentheils auf den allmählichen Verbrauch prompter Räumte, andererseits aber auch darauf zurückzuführen, dass nach Booten, ladebereit zur Jahreswende, kein besonderer Bedarf vorherrscht. Hieraus erklärt sich, dass Getreidedampfer, ladebereit für Anfang December, noch immer Abnehmer zu Raten von 3 s 7½ d bis 3 s 9 d für ausgesuchte Häfen finden, während das Angebot für Januar-Boote 36 6 d nicht übersteigt; Cork f. O. wird fortgesetzt vernachlässigt. Ein leichtes Aufleben der Räumteanfrage von südlichen Baumwollhäfen macht sich bemerkbar, obgleich der Bedarf nicht allgemein vorherrscht. Gollfrachten behaupten sich für December-Boote gut, Abschlüsse für spätere Monate sind von Concessionen der Rheder abhängig. Timber-Vercharterer betheiligen sich auch wieder am Frachtgeschäft. Für Zeitboote herrscht begrenzter Bedarf; soll das Geschäft erweitert werden, dann müssen sich die Rheder zu Concessionen bequemen. Die Nachfrage nach Kohlenräumte ist sehr gering. — Der Segelschiffmarkt verbleibt fest und im Ganzen unverändert. Immerhin kann man die Raten etwas beständiger nennen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2½ d	13/9	10/	15/
London,	4½ d	25/	17/6	17/6
Glasgow,	4½ d	25/	15/	17/6
Bristol	4½ d	22/6	15/	20/
Hull	4½ d	22/6	17/6	17/6
Leith	4½ d	25/	17/6	17/6
Newcastle	4½ d	22/6	17/6	17/6
Hamburg	70 s	28c.	20 cents.	50 mk
Rotterdam	10c.	27½ cts.	19 cts.	13c.
Amsterdam	10c.	27½ cts.	19 cts.	13c.
Kopenhagen	4/3	27/6	20/	20/
Bordeaux	4/3	35 cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4½ d	23/9	17/6	15/
Bremen	75 s	28c.	20c.	12c.
Marseille	3/9	30/	20/	25/30/

Baumwolle, gepr.: Liverpool 18 c. — Hamburg 35 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 50 c. — Antwerpen 35 c. — Bremen 35 c. — Marseille 45 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/9	3/9	3/6	3/6	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/9	3/3	.....	27 c.
			Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	24c.	26c.	20c.	25ac.	.....	.....

Im Verlage der **Hahn'schen Buchhandlung** in **Hannover** und **Leipzig**
ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Dr. Joh. Christ. Aug. Heyse

Deutsche Grammatik

oder

Lehrbuch der deutschen Sprache.

26. Aufl., vollständig umgearbeitet von

Dr. Otto Lyon.

630 Seiten 8°. — Preis 5 Mk.

Die Grammatik ist einfach klar, praktisch brauchbar und urdeutsch, Eigenschaften, die ihren Werth im In- und Auslande längst festgestellt haben. Seitdem ferner das Buch schon in der 24. Auflage in den einzelnen Kapiteln der Rechtschreibung, der Wortbildung, der Konjugation, der Verlehrs etc. der historischen Sprachentwicklung gemäss erweitert und umgestaltet wurde, ist sie noch mit mehr Recht und Grund als ehrwürdige Sprachbibel anzusehen, die in allen zweifelhaften Fällen beruhigende Belehrung ertheilt.

(Central-Organ, f. d. Inter. d. Realschulwesens.)

„PROPHYLACTICUM“

D. R. P. ang.

Sicheres Mittel zur Verhinderung des Ansatzes von Kesselstein an die Kesselwände.

Unentbehrlich bei allen Dampfkessel-Anlagen.

Nähere Auskunft erteilen

Leonhardy & Boldt,
Leer, Ostfr.

Hamburg-Amerika Linie.

New-York

Nach

*Pretoria	16. Decbr.	*Princessin Victoria Luise	5. Jan.	**Auguste Victoria	16. Jan.
†Cap Frio	23. Decbr.	†Patricia	6. Jan.	†Bulgaria	20. Jan.
†Phoenicia	30. Decbr.	*Graf Waldersee	13. Jan.	*Pennsylvania	27. Jan.

**via Southampton u. Cherbourg. * via Boulogne s/M. und Plymouth;
† via Boulogne s/M.

Nach Ost-Asien

Saxonia 20. December
Bamberg 30. December

Nach Portland (Maine)

Frisia 28. December

Nach Boston

Frisia 28. December
Westphalia 15. Januar

Nach Philadelphia

Marte 22. December
Assyria 9. Januar

Nach Baltimore

Bengalia 18. Dec. Bethania 24. Dec.

Nach New-Orleans

Bogstad 22. December

Nach Westindien-Mexiko

am 1., 7., 11., 18., 21. 25. u. 28.
jeden Monats
laut Fahrplan der Gesellschaft.

Nach Para u. Manaos

Valencia 15. December.

Sartori & Berger,

Kiel, Brunsbüttel und Holtman,

Ost- und Westmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.

Dampfschiffs-Rhederei. Lieferung von Bunkerkohlen.

Agentur für verschiedene Dampfschiffslinien und Soc.-Assurances.
Tägliche Dampfschiffsverbindung mit Danemark und Schweden über Korsör und Kopenhagen, auch Expedition vieler Dampfschiffe nach der Ostküste Schleswig-Holsteins, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg, Bremen und Gothenburg.

Telegramm-Adresse: Sartori-Kiel.

A. Köhler Wwe.
Alter Steinweg 15
HAMBURG.

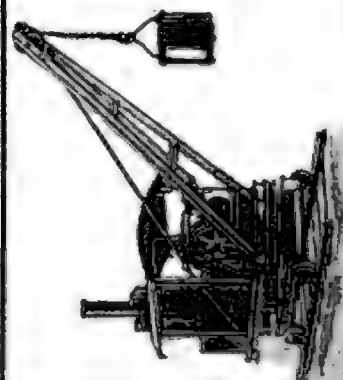
Buchdruckerei
und Lithographie.

Verbesserte patentirte
Priestman-Grifbagger
und fahrbare und feststehende

Dampfkräne,
Dampfwinden und Dampfkel

bauen als Specialität und halten auf Lager

Menck & Hambrock
Altona-Hamburg.



Joh. C. Tecklenborg A.-G.

Schiffswerft und Maschinenfabrik,

Bremerhaven – Geestemünde.

Nouveau und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen
jeder Art und Grösse, Bau von Kesseln jeglicher Grösse.

Ausführung von Eisenconstructions.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit.
Trockendock und Patent-Slip.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1900. No. 51.

Hamburg, den 22. December.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das Einwanderungs-Beschränkungs-Gesetz von 1899 (The Immigration Restriction Act 1899) für Neu-Seeland. — Die Gross-Rhedereien um die Wende des neunzehnten Jahrhunderts. — Gröbliche Verletzung der Pflichten eines Schleppers einem geschleppten Schiff gegenüber. — Schiffbau. — Seeamtsverhandlungen. — Bekanntmachung, betr. die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenbericht.

Auf dem Ausguck.

Der Untergang S. M. Schulschiff „Gneisenau“ hat überall im deutschen Vaterlande, nicht nur bei uns an der Wasserkante, eine ernste wehmüthig-traurige Stimmung erzeugt. 36 Mann der Besatzung, unter ihnen der Commandant, sind am 17. December im Hafen von Malaga nach verzweifeltom Ringen mit den aufgeregten Elementen ein Opfer ihres Berufes geworden. Sie starben als tapfere unerschrockene deutsche Seeleute. Mit der Wirkung einer Sturzsee drang die Kunde zu uns Allen; Gram und Herzleid die Spuren ihres Weges. Welch grausam-ironisches Schicksal! Am 16. December ehrte der oberste Kriegsherr die aus Ostasien heimgekehrten Marinemannschaften in der Reichshauptstadt. „Berlin trug ein Festgewand. Jubel der Bevölkerung wetteiferte mit stolzem Frohsinn der Gefeierten. Tags darauf meldete der electrische Draht das schreckliche Drama aus Malaga. — Die Jahrhundertwende findet Deutschland in Trauerstimmung; das neue Jahrhundert müssen wir wieder gefasst begrüßen. Es folgt auf Regen Sonnenschein. Schon heute mischt sich in den Gram um den Verlust der vielen hoffnungsvollen Kameraden, die Bewunderung, welche wir dem Todesmuth zollen, mit dem sie ihrem Schicksal entgegentraten. Auch die über alles Lob erhabene Haltung der spanischen Bevölkerung und Behörden, ihr durch Heldenthum bewiesenes Mitgefühl und ihre Aufopferung für unsere Verletzten

und verwundeten Landsleute, sind angethan, die Trauerstimmung zu dämpfen. — Ehre dem Andenken der Verunglückten.

Im »Seemann«, dem publicistischen Organ des deutschen Seemannsverbandes, findet sich folgende Mittheilung:

»Hamburg. »Mehr Schutz den Seeleuten.« Ueber dieses Thema sprach am 7. Decbr. der Steuermann Pickhard im Nationalsocialen Verein. Seine Ausführungen wurden durch unsere Collegen Störmer, Müller und Hoffmann nach verschiedenen Richtungen hin ergänzt. Folgende Resolution wurde einstimmig angenommen: »Die heutige Versammlung des Nationalsocialen Wahlvereins erwartet vom Reichstage eine ganz entschiedene Stellungnahme zu Gunsten unserer deutschen Seeleute; sie protestirt aufs Schärfste gegen das unqualificirbare Vorgehen eines Theiles der Hamburger Rheder gegenüber den Seeleuten und erwartet vom Reichstage, dass in die Seemanns-Ordnung ein Paragraph aufgenommen wird, der diejenigen Rheder oder Beamte von Rhedern, welche das Versammlungsrecht der Seeleute an Land unmöglich zu machen suchen, mit entsprechenden Freiheitsstrafen belegt. Ferner erwartet die Versammlung, dass im Hinblick auf die Vorgänge bei der See-Berufsgenossenschaft die Bildung einer von den Rhedern absolut unabhängigen Reichsbehörde unverzüglich in Angriff genommen wird.« — Wie wird den Rhedern der See-Berufsgenossenschaft, der »Hansa« und Dr. Semler und Burchard zu Muthe? —

Sollte es nicht zutreffender sein, wenn das Blatt gefragt hätte: »Wie wird den Mitgliedern des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg, zu Muthe?!«

Auf die durch die **See-Berufsgenossenschaft** erfolgte **Richtigstellung** der Raab'schen Angriffe in seiner Broschüre „**Die Nothflagge weht**“ ist bereits hingewiesen. Wir haben im Uebrigen nicht die Absicht, den Wortlaut der im absolut sachlichen Ton gehaltenen vernichtenden Kritik hier wiederzugeben. Nur hervorgehoben muss werden, dass diese vornehm-kühle Art der Entgegnung um so wohlthuender empfunden wird, als sie sich auf ein Geistesproduct bezieht, das ebenso raffiniert verletzend gehalten als es ein wahres Unicum gesammelter Unrichtigkeiten ist. Wir möchten sagen, auch nicht eine einzige der von Herrn Raab schaarenweise aufgestellten Behauptungen hat sich bei kritischer Beleuchtung als stichhaltig erwiesen. Soweit sich Herr Raab in verletzenden Allgemein-ausdrücken bewegt hatte, ward ihm nur in zwei Fällen eine Abfuhr zu Theil. Die sachlichen Ausführungen dagegen sind in einer Art und Weise widerlegt, dass man sich förmlich Zwang auferlegt, wenn ihre Wiedergabe hier unterbleibt. Da wir aber s. Z. Herrn Raab's Broschüre auch nur von allgemeinen Gesichtspunkten aus besprochen haben, muss der Entgegnung, will man unparteiisch bleiben, die gleiche Behandlung zu Theil werden. — Im Grossen und Ganzen wird sich einem aufmerksamen Leser der von der See-Berufsgenossenschaft erfolgten Antwort die Empfindung aufdrängen, als habe Herr Raab mit seiner Attacke ein Resultat erzielt, wie er es gewiss nicht erwartet hat. Dadurch, dass er der Genossenschaft die Pflicht auferlegte, auf seine Anzäpfungen zu antworten, gab er ihr auch die Gelegenheit vor der breitesten Oeffentlichkeit einmal zu zeigen, welche grossen Arbeiten sie bisher bewältigt, welche bedeutenden Erfolge sie zu verzeichnen hat. Zwei Fliegen sind mit einer Klappe geschlagen. Einmal hat Herr Raab die wohlverdiente Lection erhalten, andererseits ist auch mit unanfechtbarem Zahlenmaterial auf so ziemlich alle Anrempelungen und Angriffe geantwortet, die im letzten Jahre gegen die See-Berufsgenossenschaft von anderen Seiten — wir wollen Sie nicht namhaft machen — gerichtet wurden. Am Schlusse ihrer Ausführungen bemerkt die See-Berufsgenossenschaft:

„Wir sind gern bereit, Jedem, der sich für unsere Wirksamkeit interessiren sollte, soweit in unseren Kräften steht, rückhaltslosen Aufschluss zu ertheilen und sind insbesondere gerne erbötig, an der Aufgabe noch weiter mitzuarbeiten, aus dem in thatsächlicher Hinsicht bisher schlecht unterrichteten Herrn Raab einen besser unterrichteten Herrn zu machen.“

Ebenso wie wir hoffen, Herr Raab möge von dem liebenswürdigen Angebot ausgiebigen Gebrauch machen, wünschen wir auch, die anderen Gegner der See-Berufsgenossenschaft würden sich überzeugen, dass ihre zuweilen überaus herbe öffentliche Kritik die Grenzen der Gerechtigkeit weit

überschritten haben dürfte. Wird unserem Wunsche entsprochen, dann haben die deutschen Seeleute alle Ursache Herrn Raab für seine unbeabsichtigte Aufklärung dankbar zu sein.

Nach Vereinbarung mit der Königlich Gross-britanischen Regierung, welcher die grosse Mehrzahl der Seeschiffahrt treibenden Staaten beigetreten ist, wird:

1) am 1. Januar 1901 ein neues in der grundlegenden englischen Ausgabe fertiggestelltes **Internationales Signalebuch** zur Einführung gelangen. Dasselbe unterscheidet sich wesentlich von dem z. Z. im Gebrauch befindlichen Signalebuch, insbesondere ist die Zahl der Signalflaggen vermehrt, auch sind einzelne derselben geändert. Ein gleichzeitiger Gebrauch beider Signalebücher ist demnach ausgeschlossen.

2) Das zur Zeit im Gebrauch befindliche Internationale Signalebuch darf bis zum 31. Dec. 1901 weiter benutzt, nach diesem Tage aber nicht mehr zum Signalisiren verwendet werden.

3) Für die Uebergangsperiode, d. h. den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. December 1901, währenddessen beide Signalebücher zum Signalisiren benutzt werden können, ist zur Vermeidung von Irrthümern folgendes zu beachten:

»Wird das neue Signalebuch zum Signalisiren benutzt, so muss dies dadurch angezeigt werden, dass über dem Signalebuchwimpel ein schwarzer Ball oder Körper geheisst und ausserdem die Spitze des Signalebuchwimpels an der Flaggenleine befestigt wird.«

»Wird dagegen das alte zur Zeit im Gebrauch befindliche Signalebuch zum Signalisiren benutzt, so ist in der bisherigen Weise zu verfahren, also der Signalebuchwimpel allein unter der Nationalflagge zu heissen.

4) Die deutsche Ausgabe des neuen Signalebuchs wird voraussichtlich Mitte des Jahres 1901 erscheinen.

5) Für die britischen Schiffe gelangt das neue Internationale Signalebuch am 1. Januar 1901 zur Einführung.

Das Einwanderungs-Beschränkungs-Gesetz v. 1899 (The Immigration Restriction Act 1899) für Neu-Seeland.

In Neu-Seeland ist durch das Parlament in Wellington ein unter obigem Titel bekanntes Gesetz seit letztem Jahre erlassen. Seine Kenntniss für alle nicht englischen, also auch für deutsche Schiffsführer ist insofern von allergrösster Bedeutung, als es Bestimmungen enthält, die, wenn sie bekannt sind, leicht eingehalten werden,

andererseits aber zu hohen Geldstrafen führen können. Da nun die localen Behörden für die Verbreitung des Gesetzes bisher merkwürdiger Weise nach keiner Richtung hin Sorge getragen, sondern es jedem Schiffsführer selbst überlassen haben, sich die nöthigen Informationen einzuholen, halten wir uns verpflichtet, zumal ein Nichtvertrautsein mit der Verordnung schon sehr nachtheilige Folgen für ein deutsches Schiff gehabt hat, auf folgende Punkte aufmerksam zu machen.

Der Führer eines nach Neu-Seeland bestimmten Schiffes hat darauf Bedacht zu nehmen:

1) dass jedes Mitglied seiner Besatzung zu lesen und schreiben vermag;

2) dass er sich bei Ankunft in einen neuseeländischen Hafen sofort mit der Zollbehörde in Verbindung setzt und den Nachweis liefert, keine Analphabeten an Bord zu haben.

Dieser Formalität wird in der Weise entsprochen, dass in Gegenwart eines Zollbeamten jedes Mannschaftsmitglied ein sog. Zulassungsförmular ausfüllt. In diesen Formularen — von der Behörde in deutscher, französischer, holländischer, schwedischer, dänischer Sprache vorrätzig und auf Wunsch zur Verfügung — sind verschiedene Fragen über Name, Beschäftigung, Geburtsort etc. etc. gestellt. Werden diese Fragen schriftlich in Gegenwart des Zollbeamten vom Schiffsmann beantwortet, dann ist dem Gesetz Genüge geschehen; d. h. die Desertion eines Schiffsmannes ist für die Rhederei mit keinen nachtheiligen Folgen verbunden. Hat der Schiffer aber versäumt, diesen Nachweis für jeden seiner Leute zu liefern, dann ist er verpflichtet, für jeden etwa weggelaufenen Mann 100 £ bei der Behörde zu deponiren oder durch Bürgschaft, die von zwei Personen zu leisten ist, eine entsprechende Sicherheit zu geben. Ehe Das nicht geschieht, wird das Schiff am Ausgehen verhindert.

In welch' draconischer Weise die localen Behörden sowohl wie die Regierungsgewalt für die Durchführung der im Gesetz niedergelegten Vorschriften eintritt, erhellt der bereits ganz kurz erwähnte Hinweis auf die Nachtheile, die einem deutschen Schiff, nämlich dem Hamburger »Antares«, leider daraus erwachsen sind.

Der Sachverhalt ist kurz folgender:

»Antares« war am 23. September in Dunedin (New-Zealand) angekommen. Im Laufe der nächsten Zeit desertirten sechs Personen der Besatzung. Die Zollbehörde wies nach diesen Vorfälle den Capitän auf die Folgen hin, nämlich sie benachrichtigte ihn, dass er für jeden Deserteur 100 £ zu hinterlegen oder mit zwei anderen Personen einen Bond in Gestalt einer Bürgschaft zu zeichnen habe. Weiter wurde ihm mitgetheilt, dass das deponirte Geld auch dann verfallen, wenn sich nach etwaiger Festnahme der Deserteure ihre Unfähigkeit zeige, die

bereits vorhin erwähnte Zulassungsform in ihrer Muttersprache auszufüllen. Ist eine Bürgschaft geleistet, dann werden, falls sich die Deserteure als Analphabeten erweisen, auch nur dann die unterzeichneten Bürger zur Erfüllung angehalten werden.

Der Capitän wandte sich nach dieser Enthüllung sofort an den deutschen Consul, der bis dahin ebensowenig von dem folgenschweren Inhalt des Gesetzes eine Ahnung gehabt hatte. Jeder der an Bord befindlichen Schiffsleute wurde nun sofort veranlasst, die Bogen auszufüllen. Für die Ergreifung der Deserteure setzte der Schiffer eine Belohnung von £ 5 pro Kopf aus. Vier Ausreisser wurden alsbald von der Polizeibehörde festgenommen. Trotzdem sie Alle im Stande waren, die Bedingungen hinsichtlich der Ausfüllung des erwähnten Schemas zu erfüllen, gestattete die Zollbehörde nicht, den Abgang des nach Auckland (ebenfalls in Neu-Seeland) bestimmten Schiffes.

Der deutsche Consul wandte sich am 17. October telegraphisch und schriftlich an die Regierung in Wellington. Drei Tage später erhielt er eine Antwort; dem Sinne nach gleichlautend mit dem Beschluss der Zollbehörde. Erst, nachdem sich zwei in Dunedin domicilirte Personen zur Unterzeichnung des Bonds bereit erklärt hatten, wurde das gegen das Auslaufen des Schiffes erlassene Verbot aufgehoben. »Antares« konnte mit acht Tagen Zeitverlust weitergehen.

Hierzu mag noch bemerkt werden, dass mit dem geheim gehaltenen Gesetz schon früher der amerikanische Dampfer »Menantic« ähnliche Erfahrungen gemacht hat. Auch er musste — allerdings nur einen Tag — seine Abreise verzögern, weil fünf Mann der Besatzung, ohne dass den Formalitäten des Gesetzes genügt worden war, desertirten. Allerdings liess man den Dampfer ungeschoren, nachdem sich drei der mittlerweile festgenommenen Deserteure des Schreibens und Lesens kundig gezeigt hatten.

Die Behandlungsweise der Zollbehörde scheint demnach recht verschieden zu sein. Der Deutsche wird festgehalten, den Yankee lässt man auslaufen, nachdem sich in beiden Fällen nachträglich gezeigt hatte, dass die wieder Eingefangenen den Anforderungen des Gesetzes nachzukommen vermochten.

Da zweifellos unser Auswärtiges Amt von dem Vorfälle durch den deutschen Consul in Dunedin in Kenntniss gesetzt sein wird, darf man Erklärungen der Regierung zu Wellington erwarten. Jedenfalls würde die deutschen Schiffahrtskreise lebhaft die Ursache interessiren, welche der Regierung und Zollbehörde in Neu-Seeland Veranlassung gab, »The Immigration Restriction Act 1899« in einem Falle anders wie im anderen auszulegen.

Die Gross-Rhedereien um die Wende des neunzehnten Jahrhunderts.

Von Fab. Landau.

(Nachdruck verboten.)

Der Hang zur Concentration, der in den letzten Jahrzehnten in der gesammten Erwerbsthätigkeit äusserst intensiv zu Tage tritt, hat auf keinem Gebiete solche Erfolge erzielt, wie auf dem des Verkehrs zu Wasser.

Welche Schritte die Entwicklung einer gewissen Branche in einer bestimmten Periode gemacht hat, kann nur durch Gegenüberstellung gleichwerthiger Daten über Zustände wie dieselben in zwei auseinander liegenden Zeitpunkten waren, bewiesen werden. Die Handelsmarine ist der einzige Industriezweig über den seit Jahrzehnten vollkommen verlässliches, äusserst detaillirtes und, weil für den ganzen Erdball nach demselben Schema registrirt, für die vergleichende Statistik verwendbares Material vorhanden ist. Weitere Vortheile bei diesen Untersuchungen sind, dass während bei allen sonstigen statistischen Erhebungen das Personelle ganz wegfällt und wir höchstens erfahren können, dass vor 6, 10 oder mehr Jahren — jährlich neue Erhebungen über Gewerbe und Industrie giebt es überhaupt nicht — in einem gewissen Staate — nicht gleichzeitig in der ganzen Welt — x Grossbetriebe mit x Arbeiter in der Textilbranche z. B. existirt haben, können wir bei der Kauffahrt jede einzelne Rhederei nach Firma und Domicil fast seit deren Entstehung wie auch jedes einzelne Fahrzeug derselben nach allem Wissenswerthen — Grösse, Bauart, Material, Alter etc. — bis auf das laufende Jahr genau verfolgen. Jedes Schiff ist ein vollkommen selbstständiger Factor für diese Statistik, während sonst 100 ja 1000 und mehr Betriebe erst eine Unter-Classe bilden.

Das auf dem weiten Ocean schwimmende Boot ist überhaupt unter sonstigen »Sachen« garnicht zu rangiren, es ist wie kein sonstiges Menschengebilde etwa der Uebergang zu einem Wesen. Die Geburt eines Schiffes wird in allen civilisirten Staaten bekannt gemacht; bei der Taufe wird demselben ein Name gegeben, welcher mittelst officiellen Attest beglaubigt wird; seine Bewegungen und Schicksale werden von der Tagespresse stets verfolgt und manche hochstehende Person wäre sehr froh wenn ihr Name so oft in den Zeitungen genannt werde, wie der eines überseeischen Dampfers. Die winzige Nusschale, die auf den Wogen taumelt, personificirt ein Stück des heimathlichen Landes, das zum Besuch bei fremden Staaten ausgegangen ist. Eine Nation, die eine grosse Kauffahrtflotte besitzt, ist vergleichbar mit einem Menschen der viele Sprachen beherrscht.

An der Hand der Daten, die wir in demselben Maassstabe vom Jahre 1879/80 wie auch von 1900 besitzen, haben wir folgende Darstellung des Be-

standes der Rhedereibetriebe in diesen zwei Zeitpunkten bearbeitet.

In folgender Tabelle sind alle Rhedereien aus dem Jahre 1879 die im Besitz von mehr als 10 000 Tonnen waren nebst Angaben über deren Besitzstand an Schiffen und Tonnen namentlich aufgeführt. Von jenen 74 Rhedereien existiren jetzt nur noch 54. In Spanien und Japan sind alle eingegangen, die Niederlande und die Ver. Staaten haben je den dritten Theil eingebüsst, Italien die Hälfte, in England haben 13 = 26% zu bestehen aufgehört, in Frankreich der sechste Theil und ausser Oesterreich, Russland, Belgien und Dänemark deren einzige Rhedereien noch existiren, sind es die drei Deutschen die noch jetzt in vollster Kraft blühen und gedeihen.

Aus den Verhältnisszahlen für 1900 die bei jeder Rhederei angeführt sind sehen wir, dass die Gesamtzunahme bis 1900 an Schiffen, 14 % und an Tonnen 111 % war, doch schwanken diese Procentsätze von minus 92 % (Florio & Co., Palermo) bis plus 513 % (China Navigation Co., London) bei Schiffen, ferner von minus 88 % (bei obiger in Palermo) bis plus 866 % (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Act.-Gesellschaft) bei Tonnen. Relativ zum damaligen Bestand der ganzen Flotte dieser Rhedereien besass damals die »Russische Dampfschiffs- und Handelsgesellschaft« die meisten Schiffe (48 %⁵/₁₀₀) und die »Penninsular & Oriental Steam Navigation Co.« die meisten Tonnen (49 %⁴/₁₀₀) der derzeitigen Verhältnisszahlen gemäss besitzt die »Russische Dampfschiffs- und Handelsgesellschaft« noch immer die meisten Fahrzeuge hingegen ist die Führung bezüglich der Tonnage, wobei es besonders ankommt, an die Hamburg-Amerika Linie (1879 nur 18 %⁷/₁₀₀) übergegangen.

Das Zahlen-Material ist dem General-Register von 1900—1901 des Bureau Veritas entnommen. Wenn wir den jetzigen Bestand der Hamburg-Amerika Linie berücksichtigen sollen, müssen wir die Anzahl der Schiffe (18 = 4 %⁵/₁₀₀) und der Tonnen (55 667 = 51 %¹/₁₀₀) der De Froitas A. C. & Co. Rhederei, welche bekanntlich neulich an die Hamburg-Amerika Linie übergegangen ist, zu Letzterer zu rechnen, was deren Bestand auf 27 %³/₁₀₀ an Schiffen resp. 45 % an Tonnen erhöhen wird.

Der durchschnittliche Raumgehalt eines Schiffes war 1879: 1605 ⁶/₁₀₀ Tonnen hingegen jetzt 1857, die Differenz stellte sich damals von 535 (Det Forenede Dampskibs Selskab, Copenhagen) bis (abgesehen des »Great Eastern«) 4249 (National Steamship Co. Liverpool) jetzt ist dieselbe bei den alten noch bestehenden Rhedereien 942 (Koninklijke Nederlandsche Stoomboot, Matschappij) resp. 7478 (Oceanic Steamship Navigation Co.)

Weitere Details bei den einzelnen Rhedereien sind aus folgender Tabelle zu ersehen.

1879—80

1900

	Name der Rhederei	Ort	Schiffe	Tonnen	Schiffe mit mehr als 2000 T.	V. je 1000 Schiffe dieser Rhederien	Von je 1000 T. dieser Rhederien	Durchschnittl. Raumgehalt pr. Schiff in T.	Verhältnisszahlen gegen 100 im Jahre 1879 war der Bestand 1900 an	
									Schiffen	Tonnen
1	Peninsular- & Oriental Steam Navigation Co.	London	47	123 863	37	30 ¹	49 ⁴	2635	126	238
2	Messageries Maritimes	Paris	56	113 846	20	35 ⁴	45 ⁴	2033	112	215
3	Pacific Steam Navigation Co.	Liverpool	46	99 286	16	30 ²	39 ⁰	2158	82	133
4	Norddeutscher Lloyd	Bremen	38	84 053	27	24 ⁴	33 ⁰	2212	226	462
5	Burns & Mac Iver Cunard Steamship Co.	Liverpool	43	81 756	20	27 ³	32 ⁰	1901	58	174
6	British India Steam Navig. Co. (jetzt London)	Glasgow	56	81 531	11	35 ³	32 ⁰	1280	201	414
7	Comp. Générale Transatlantique	Paris	27	67 056	17	17 ²	26 ⁰	2484	230	294
8	Wilson T. Sons & Co.	Hull	50	66 913	7	32 ⁰	26 ⁰	1338	176	269
9	Oesterreichischer Lloyd	Triest	64	63 047	2	41 ⁰	25 ¹	985	109	263
10	Royal Mail Steam Packet Co.	London	26	61 247	14	16 ⁴	24 ³	2355	112	155
11	Pacific Mail Steamship Co.	New-York	24	61 137	16	13 ¹	24 ³	2547	63	68
12	Russische Dampfschiffs- und Handelsgesellschaft	Odessa	76	60 723	2	48 ³	24 ⁷	800	109	180
13	Liverpool Brasil & River Plata Steam Navigation Co.	Liverpool	37	59 401	8	23 ¹	23 ⁷	1606	89	184
14	Allan, Jas & Alex (Allan & State Lines)	Glasgow	20	52 471	16	12 ²	20 ⁰	2623	165	265
15	Henderson, Thos & John	"	23	52 358	15	14 ¹	20 ⁰	2276	130	237
16	National Steamship Co.	Liverpool	12	50 988	12	7 ¹	20 ³	4249	—	—
17	Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Act.-Gesellschaft	Hamburg	19	45 573	11	12 ²	18 ³	2399	479	966
18	Leyland & Co. Fredr. R.	Liverpool	23	43 866	9	14 ¹	17 ⁵	1907	147	295
19	General Steam Navigation Co.	London	67	43 167	—	42 ⁰	17 ²	644	74	122
20	Florio & Co. J. & V.	Palermo	37	37 624	—	23 ⁰	15 ⁰	1017	8	12
21	Ocean Steamship Co.	Liverpool	19	37 624	14	12 ²	15 ⁰	1980	168	356
22	Rubattino & Co. R.	Genoa	36	34 421	2	23 ¹	13 ⁰	956	—	—
23	Union Steamship Co.	Southampton	15	34 378	12	9 ⁶	13 ⁰	2292	133	292
24	Oceanic Steam Navigations Co. (White Star Line)	Liverpool	9	34 190	9	5 ⁴	13 ⁷	3799	255	506
25	Inmann Steamship Line	"	11	32 878	8	6 ⁰	13 ⁷	2989	—	—
26	Lopez, A. & Co.	Cadix	15	29 998	6	9 ⁰	11 ⁰	2000	—	—
27	Harrison, T. & J. (The charrende S. S. Co.)	Liverpool	19	29 721	7	12 ²	11 ⁰	1564	153	435
28	Smith, Geo & Sons	Glasgow	10	28 815	10	6 ¹	11 ⁶	2681	130	179
29	Bailey & Leebam	Hull	22	26 812	—	14 ¹	10 ⁰	1200	109	137
30	Hall, John	Newcastle	16	25 821	—	10 ⁰	10 ³	1614	—	—
31	Currie Donald & Co. (Castle Mail Packet Co.)	London	14	24 581	5	8 ⁰	9 ⁰	1756	207	473
32	West India & Pacific Steamship Co.	Liverpool	12	23 519	6	7 ⁴	9 ⁴	1960	166	386
33	Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij	Batavia	25	23 339	—	16	9 ⁰	973	—	—
34	Morgan & Co., Chas (Southern Pacific Co.)	New-York	18	23 288	1	11 ⁰	9 ⁰	1294	44	56
35	Nelson Doukin & Co.	London	13	22 315	4	8 ⁰	8 ⁰	1716	54	78
36	M'Gregor, Jas.	Glasgow	10	22 119	9	6 ⁴	8 ⁰	2212	—	—
37	Mississippi & Dominion Steamship Co.	Liverpool	9	22 100	8	5 ⁰	8 ⁰	2455	33	109
38	Société Anonyme de Navig. Belge-Américana (Red Star L.)	Antwerpen	7	22 094	7	4 ⁰	8 ⁰	3157	129	181
39	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij	Amsterdam	25	22 005	1	16	8 ⁰	880	112	120
40	Moss Steamship Co.	Liverpool	13	21 847	6	8 ¹	8 ⁷	1580	108	144
41	Australasian Steam Navigation Co.	Sydney	28	21 660	—	18 ⁰	8 ⁰	744	—	—
42	Mercantile Steamship Co.	London	13	21 410	—	8 ³	8 ⁵	1647	92	137
43	British & African Steam Navig. Co. (Elder Dempster & Co.)	Glasgow	16	21 259	—	10 ⁰	8 ¹	1320	156	238
44	Papayanni, B. & Co.	Liverpool	9	21 227	5	5 ⁰	8 ⁴	2358	90	103
45	Stoomvaart Maatschappij »Nederland«	Amsterdam	7	20 752	7	4 ⁰	8 ²	2965	271	316
46	Det Forenede Dampskibs Selskab	Kopenhagen	38	20 309	—	24 ⁵	8 ¹	535	324	609
47	Turnbull, Thomas & Son	Whitby	18	20 307	—	11 ⁴	8 ¹	1128	66	142
48	Olano Larrinaga & Co.	Bilbao	10	19 992	7	6 ⁴	8 ⁰	1999	—	—
49	Valery, Frères & Fils	Bastia	24	19 924	—	15 ⁴	8 ⁰	830	—	—
50	Glyn & Son, Walter	Liverpool	44	19 872	3	8 ⁰	8 ⁰	1420	50	76
51	Fenwick, J. & Son	London	21	19 809	—	13 ¹	7 ⁰	943	290	454
52	Co. des Chargeurs Réunis (Chargeurs Réunis)	Havre	10	19 792	5	6 ⁴	7 ⁰	1979	85	97
53	Westoll, Jas & Co.	Sunderland	17	19 684	—	10 ²	7 ⁰	1158	229	443
54	Société Générale des Transports Maritimes à vapeur	Marseille	13	19 490	4	8 ³	7 ⁷	1510	169	280
55	Hutchinson & Mc. Intyre	Newcastle	11	19 384	1	6 ⁷	7 ⁷	1762	—	—
56	Briggs, Henry Sons & Co.	Hull	12	19 151	—	7 ⁰	7 ⁰	1596	—	—
57	Great Eastern Steamship Co.	London	1	18 916	1	0 ⁰	7 ⁰	18916	—	—
58	Robinson, Jos & Co.	North-Shields	13	18 368	—	8 ³	7 ²	1413	84	149
59	Gray, Wm.	W.-Hartlepool	12	18 254	—	7 ⁰	7 ²	1521	—	—
60	Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Gesellschaft	Hamburg	9	18 166	5	5 ⁰	7 ²	2018	390	711
61	Liverpool & Great Western Steamship Co.	Liverpool	5	17 535	5	3 ⁰	7 ⁰	3507	—	—
62	London & North Western Railway Co.	London	20	17 213	—	12 ⁰	6 ⁰	860	100	115
63	Adamson & Short	North-Shields	13	17 078	—	8 ³	6 ⁰	1314	—	—
64	China Navigation Co.	London	8	16 606	4	5 ¹	6 ⁷	2078	613	527
65	Barrow Steamship Co. (s. Henderson Bros. Ancor Line)	Barrow	4	16 493	4	2 ⁰	6 ⁰	4123	—	—
66	Pyman, Geo & Co.	W.-Hartlepool	16	16 300	—	10 ²	6 ⁵	1019	50	132
67	Telegraph Construction & Maintenance Co.	London	6	15 135	4	4 ⁰	6 ⁰	2522	66	167
68	Eastern Steamship Co. (Westray, J. B. & Co.)	Barrow	5	15 041	5	3 ⁰	6 ⁰	3008	160	187
69	Fraissinet & Co. (s. Nouvell Com. Marseillaise de Navigation a vapeur)	Marseille	21	15 001	2	13 ⁵	6 ⁰	715	85	192
70	State Line Steamship Co.	Glasgow	6	14 704	6	4 ⁰	5 ⁰	2461	—	—
71	Currie, Jas & Co.	Leith	18	14 313	—	11 ⁵	5 ⁰	975	211	273
72	Mitsu Bishi Mail S. S. Co.	Japan	11	14 099	1	6 ⁰	5 ⁰	1281	—	—
73	Milburn, Wm.	London	10	13 675	—	6 ¹	5 ⁰	1367	90	174
74	Glyde, W. P. & Co.	New-York	13	13 608	1	8 ⁴	5 ⁵	1047	—	—

Eine Total-Uebersicht über den Bestand derselben Rhedereien in den Jahren 1879 resp. 1900 nach Ländern bietet folgendes Bild:

Name des Landes	1879 — 80								1900				
	Rhedereien mit mehr als 1000 T.	Schiffe	Schiffe per Rhederei	Schiffe mit mehr als 2000 T.	Von je 1000 Schiffen	Tonnen	Tonnen per Rhederei	Von je 1000 T.	Durchschnittlicher Raummehalt pr. Schiff	Noch existierende damalige Rhedereien	Schiffe gegen 1879	Tonnen gegen 1879	Durchschnittlicher Raummehalt pr. Schiff gegen 1879
England	50	938	18 ⁵	301	600 ⁹	1 637 011	32 740	653 ³	1712	37	108	193	181
Frankreich	6	151	25 ¹	48	96 ⁶	255 109	42 518	101 ⁸	1689	5	128	237	184
Deutschland	3	66	22	43	42 ³	147 792	49 264	59 ⁰	2239	3	321	651	202
Ver. Staaten von Nordamerika ..	1	55	18 ³	18	35 ⁷	98 033	32 678	30 ⁴	1784	2	42	55	133
Italien	2	73	36 ⁵	2	46 ⁷	72 045	36 023	28 ⁸	1310	1	4	6	111
Niederlande	3	57	19	8	36 ⁵	60 096	22 032	26 ³	1160	2	83	139	169
Oesterreich-Ungarn	1	64	64	2	41 ⁰	63 047	63 047	25 ¹	985	1	109	263	240
Russland	1	76	76	2	48 ³	60 723	60 723	24 ⁷	800	1	109	181	163
Spanien	2	25	12 ⁵	13	16 ⁰	40 990	24 995	19 ²	2000	0	0	0	0
Belgien	1	7	7	7	4 ⁹	22 094	22 094	8 ⁶	3156	1	129	181	147
Dänemark	1	38	38	0	24 ⁵	20 309	20 309	8 ²	534	1	323	618	190
Japan	1	11	11	1	6 ²	14 099	14 099	5 ⁶	1282	0	0	0	0
Zusammen ..	74	1561	21 ¹	445	1000	2 506 348	33 870	1000	1605, ⁶	54	114	211, ⁵	185, ⁷

Die grösste Zunahme an Tonnen (um 551 %) finden wir bei den deutschen Rhedereien, hierauf folgt die wackere dänische »Det Forenede Dampskibs-Selskab«, der Oesterreichische Lloyd und die 5 französischen Rhedereien haben ihre Tonnage um 163 resp. 137% vermehrt, hingegen die englischen nur um 93% usw. Eine Abnahme um

45% finden wir bei denjenigen der Ver. Staaten und ein fälliges Hinsiechen bei den italienischen.

Für 1900 haben wir den jetzigen Verhältnissen in den Rhedereien entsprechend anstatt alle mit je 10 000 Tonnen wie 1879 nur solche mit je 30 000 Tonnen und darüber berücksichtigt und finden dass solche jetzt 159 existiren.

(Fortsetzung folgt.)

Gröbliche Verletzung der Pflichten eines Schleppers einem geschleppten Schiff gegenüber.

Aus Buenos Aires wird uns vom 11. November von geschätzter Seite geschrieben:

Ein Vorfall, im October d. J. hier passirt, und heute noch Gegenstand lebhafter Erörterung, dürfte, weil er wohl vor einzelt dasteht, und für den Zunächstbetheiligten sehr unangenehme Folgen hatte, schon desshalb werth sein in der »Hansa« verbreitet zu werden, als die in willkürlichster Weise Geschädigten ein deutscher Schiffsführer bzw. eine deutsche Rhederei sind.

Es handelt sich darum, die illegale Handlungsweise eines vom Eigenthümer des deutschen Schleppers »Kraft« autorisirten Schlepperführers gebührend zu kennzeichnen.

Um die nachstehenden Ausführungen besser beurtheilen zu können, mag kurz erwähnt werden, dass die Bremer Bark »Standard«, deren Capitän Herr Hülsebusch sich in Buenos Aires in dienstlicher Angelegenheit aufhielt, am 26. October auf dem Revier vor Anker lag. Der erste Steuermann, Herr Scheringer, befand sich an Bord. Ein Schlepper kam längsseit; sein Führer versuchte Herrn Scheringer durch Vorzeigung verschiedener Papiere den Nachweis zu liefern, dass er von Capt. Hülsebusch beauftragt sei, »Standard« einzuschleppen. Mit der ausdrücklichen Bemerkung, dass er für irgend welche Folgen keine Verantwortung übernehme, liess der Steuermann Anker hieven und gab dem Schlepper die Trosse.

Die nun folgenden bei der Verklarung vor dem deutschen Generalconsul gemachten Aussagen des Capitäns und Steuermann gaben Aufschluss über die weitere Begebenheit.

Der erste Steuermann, Herr Scheringer hat ausgesagt:

Freitag, den 26. October 1900. Um 8 h heute Morgen kam Schleppdampfer »Kraft« längsseite, dessen Capitän erklärte, er solle das Schiff einschleppen; da derselbe jedoch keine

weiteren Ordre von Capitän Hülsebusch mitbrachte und die frühere Ordre, welche die Schleppdampfer, welche das Schiff das erste Mal geschleppt hatten, mitgebracht hatten, noch an Bord war, verweigerte ich dem Capitän die Annahme des Dampfers. Die Gründe hierzu erklärte ich demselben. Dieser, zur Ueberzeugung seiner Berechtigung, das Schiff zu schleppen, zeigte mir die Charterparty, aus welcher ich den Namen des Schiffes, die Unterschrift seiner Rhederei und den Stempel des Bremer Maklers ersah. Ich nahm an, dass die Ordre jetzt wirklich von dem Agenten komme, welcher das Recht hatte, das Schiff zu schleppen, erklärte aber dem Capitän des Dampfers, dass ich die Verantwortung eines etwaigen Schadens vollständig ablehne, falls etwas nicht in Ordnung sei. Der Capitän des Dampfers sagte darauf: Ich übernehme jede Verantwortung im Namen meines Agenten, welcher mich geschickt hat. Ich fragte ihn dann noch, wo der Hafenlootse sei, worauf der Capitän antwortete, er habe einen an Bord. Jetzt glaubte ich die Sache in Ordnung. Zeuge dieser Verhandlungen ist der II. Steuermann Herr Finger. Ebenso ist der Maschinist des Dampfers zeitweilig bei uns an Bord gewesen und hat Einiges von den Verhandlungen mit angehört, war aber nicht bei der Schlussverhandlung zugegen.

Um 4 h p. m. als das Schiff flott wurde, gab der Lootse den Befehl Anker einzuhieven. Ich forderte vom Lootsen er solle an Bord des Schiffes kommen, welches er aber nicht wollte, sondern an Bord des Dampfers »Kraft« blieb. Ich liess den Anker aufhieven und gab dem Dampfer die Trosse, welcher das Schiff nach der Boca hinschleppen wollte. Zwischen Boje 10 und 9 lief das Schiff an der Nordseite des Canals aus dem Fahrwasser im Mud fest und blieb stecken. Der Dampfer versuchte, das Schiff umzudrehen, aber ohne Erfolg. Jetzt wollte derselbe längsseit kommen, manövrirte aber so schlecht, dass er das Schiff erst am St. B. Fock-Rüstklampen beschädigte und dann nochmals mit dem Vordersteyen in die St. B. Seite

des Schiffes, etwa 20' von Mittschiffs nach vorne lief und die Planken ca. 6' über der Wasserlinie erheblich beschädigte. Hierauf gab der Capitän des »Kraft«, den Versuch längsseit zu kommen, auf und ging mit seinem Dampfer in die Boca, ohne den Lootsen an Bord zu lassen. Das Schiff sass jetzt bei 20—21' Wassertiefe im Mud fest. Wetter schön. Um festzustellen, ob das Schiff leck geworden, peilte ich die Pumpen und constatirte 11" Wasser um 6 h Abends.

Herr Capitän Hülsebusch sagt Folgendes aus:

Nachmittags um 5 h 30' sah ich beim Beobachten der Wasserstandssignale, dass mein Schiff der »Standard« an der Nordseite des Canals am Grund sass, und in dessen Nähe den deutschen Schleppdampfer »Kraft«. Da ich ohne Kenntniss von einem Einschleppen des Schiffes war, der Wasserstand überhaupt zu gering war, um solches zu bewerkstelligen, fragte ich bei der Dampfer-Compagnie, welche das Schleppen zu besorgen hatte, an, ob diese Dampfer und Lootsen ausgeschiedt hätte. Beides wurde verneint. Ich begab mich nach der Boca und wartete bis der Schleppdampfer an Land kam, um Aufklärung zu verlangen. Der Capitän des Dampfers antwortete auf mein Befragen, wie er sich unterstehen könnte, mein Schiff ohne Order von mir zu schleppen, und ob er einen Lootsen an Bord gehabt hätte: Geht mich garnichts an, Lootsen habe ich an Bord, kommen Sie an Bord. Ich ging an Bord und mich auf ein früheres Gespräch mit ihm berufend, sagte ihm, dass er doch genau wüsste, dass der Empfänger der einkommenden Ladung das Schiff einzuschleppen habe, und ich überhaupt Nichts damit zu thun habe, als aufzupassen, dass dieselben ihre Zeit nicht versäumen.

Der Capitän gab zu, dies zu wissen, welches sein Maschinist anhörte und auch Zeuge des weiteren Gespräches war. Um mir zu erklären, wie er zum Schleppen des Schiffes komme, gab er an:

1. Dass er von seinem Agenten angewiesen sei, das Schiff zu schleppen, wozu dieser sich als Consignor der ausgehenden Ladung als berechtigt glaubte. Trotz der Gegenvorstellung des Capitäns vom Schlepper, dass solches nicht anginge, indem der »Standard« durch die Empfänger der einkommenden Ladung eingebracht würde, und das Schleppen nicht Sache des Capitäns des »Standard« sei, wäre er angewiesen hinauszufahren und das Schiff zu schleppen. Zum Ausweis der Berechtigung dazu, erhielt er eine Charterparty, welche ich als die der ausgehenden Ladung anerkannte.

2. Dass er binausgefahren sei und dem Steuermann gesagt hätte, er habe Order, das Schiff zu schleppen, welches er durch Vorzeigen der Charterparty begründete.

3. Dass er dem Steuermann, welcher die Verantwortung etwaiger Folgen ablehnte, geantwortet hätte, er übernehme die volle Verantwortung im Namen seiner Agenten, welche ihn beordert haben.

4. Dass er den »Standard« bis zu den Bojen 10 und 9 geschleppt habe, hier das Schiff aus dem Fahrwasser gerathen sei, da er mit seinem Schlepper allein das Schiff nicht steuern konnte und ein zweiter nicht vorhanden gewesen sei.

5. Dass er den Rüstklampen des Schiffes gebrochen habe.

Sonabend, den 27. October 1900. Begab mich an Bord des Schiffes. Fand um 7 h Morgens den »Standard« an der Nordseite des Canals, zwischen Boje 9 und 10 ausserhalb des Fahrwassers an Grund. Der Tiefgang des Schiffes zeigte 21' hinten und 20' 10" vorne, die Lothungen zeigten eine Wassertiefe von 16—17' um das ganze Schiff herum. Der Boden war Mud und feiner Sand. Ein Hafenbootse war um 5 h an Bord gekommen. Das Vermessungsfahrzeug des der Obras del Riachuelo fand die Position des Schiffes 40 m ausserhalb des Fahrwassers. Von der Eintragung des Steuermanns, welcher über den ganzen Vorfall berichtete, Kenntniss

nehmend, untersuchte ich den Schaden, den das Schiff durch die Collision des Dampfers »Kraft« erhalten hatte. An der Steuerbordsseite fand ich den Rüstklampen beschädigt, ferner 20' von Mittschiffs nach vorne die Planken des Schiffes in der Höhe von etwa 6—7' über Wasser bis unter die Wasserlinie stark beschädigt, die kupfernen Bolzen umgebogen und eingedrückt, ebenso die hölzernen Nägel. Der Wasserstand an den Pumpen betrug um 8 h a. m. 18"; 3" mehr als das Schiff vorher bei den festgestellten Peilungen der Pumpen auf der Ruede gemacht hatte. Ich begab mich an Land, um über die Abbringung des Schiffes zu verhandeln, respective die Leichterung zu veranlassen.

Nachdem Capitän Hülsebusch an Land gefahren, kam der Schlepper »Kraft« um 12 h längsseit. Ich, so sagt Herr Scheringer weiter aus, theilte dem Führer mit, dass er den »Standard« beschädigt habe. Als Antwort erhielt ich: »Ist ja garnicht wahr.« Der Maschinist kam an Bord und überzeugte sich von den Folgen der Collision. Der Dampfer verliess das Schiff um 3 h Nachmittags.

Nachmittags erhielten wir einen Leichter und begannen zu löschen. Pumpen lenz, Wasserstand an den Pumpen 11" um 6 h Abends. Löschten 650 Stück Pitch-Pine.

Sonntag, den 28. October 1900. Löschten 2350 Stück Pitch-Pine in den Leichter. Wasserstand an den Pumpen 8 h Morgens 17 1/4". Pumpen lenz. Schiff liegt fest im Mud. Wasserstand an den Pumpen um 6 h Abends 11 1/4".

Montag, den 29. October 1900. Löschten 500 Stück Pitch-Pine bis 9 h, worauf der Leichter unruhigen Wetters halber an Land ging. Wasserstand an den Pumpen um 8 h Morgens 15". Das Schiff liegt in Folge des niedrigen Wasserstandes zu hoch aus dem Wasser. Die Lothungen aussenbords ergaben 13—14' Wassertiefe. Pumpen lenz. Nachts bei steigendem Wasser und unruhiger See fing das Schiff an zu arbeiten. Durch das Anprallen der Wellen gegen das Schiff schlug das Wasser auf das Deck.

Dienstag, den 30. October. Um 7 h 30 a. m. kam das Schiff flott, und gingen wir unter Assistenz dreier Schleppdampfer nach der Boca, wo wir das Schiff bei dem Juany José Drysdali Schuppen an Grund sitzend, befestigten.

Unser Correspondent begleitet diese protocollarischen Aussagen mit einem Commentar, dem wir uneingeschränkt zustimmen:

»Das Vorgehen des Schleppers und seines Agenten war »eigenthümlich«, weil Capitän Hülsebusch am Tage vorher dem Führer des Schleppers ausdrücklich erklärt hatte, dass er »durch Charter gebunden«, die angebotenen Dienste nicht annehmen könne.

Der Schlepper verstiehs absichtlich gegen alle diesbezüglichen (was hier schwere multas bedeutet) Hafenverordnungen, liess das Schiff, nachdem er es durch Collision stark beschädigt hatte, ohne sich weiter darum zu bekümmern, in precärer Situation einfach bei einbrechender Dunkelheit im Stich und kümmerte sich auch nicht darum als das Schiff in der zweitfolgenden Nacht bei Sturm flott wurde, sondern sah ruhig zu, wie andere Schlepper das Schiff von der Bank und in den Hafen brachten.

Der Schlepper nahm von dem durch ihn angerichteten Schaden absolut keine Notiz, es waren 10 Planken in der Schiffsseite schwer beschädigt. Ja, am Tage nach dem Schleppversuch und als das Schiff durch Niedrigwasser 10' aus seinem Tiefgang war, fuhr der Schlepper sogar »zur Ansicht« um das Schiff herum, ohne sich darum zu kümmern.

Capitän Hülsebusch wurde vom Schlepperagenten, als er sich einige Tage später bei diesem zur Regulierung der Affäre meldete, einfach auf die Strasse gesetzt, mit dem Bemerkten: „Ich weiss von Nichts und ich bezahle Nichts.“

Und die Regulierung der ganzen Sache ist bis heute, also auf den Tag 3 Wochen später, noch nicht erfolgt, sodass der Schlepper mit Beschlag belegt werden musste. Da der Agent des Schleppers zugleich der Belader des Schiffes für die Hausreise ist, so hat er die Gelegenheit schon öfter benutzt, um den Capitän damit einzuschüchtern,

dass er sich bei der Beladung des Schiffes schon zu rächen wissen werde und er sich besinnen würde, ob er das Schiff überhaupt anfassen würde. Als ob die Charter garnicht maassgebend für die gegenseitigen Verpflichtungen wären!

Es entspricht wohl dem Wunsche aller deutschen Rhedereien und Schiffsführer, wenn die vorstehenden dankenswerthen Mittheilungen möglichst weit ganz besonders unter solchen Kreisen verbreitet werden, die im Seeverkehr mit La Plata interessirt sind.

Schiffbau.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (November 1900).

Gattung	Dimension	Tonnage	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
a. deutsche Werften.						
2D	—	—	Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	Jos. L. Meyer'sche Werft, Papenb.	Canrus, Pionier	G
PD	400×50×30'3"	8000 T.Trf.	Hamburg-Amerika Linie	Blohm & Voss, Hamburg	C. Ferd. Laeisz	,
FD	55×16×6'9"	—	Heidmann, Hamburg	Janssen & Schmilinsky, Steiaw.	Butt	,
„	245×35×21'	2450	Oldenb.-Portug. D.-A.-G., Oldenb.	Henry Koch, Lübeck	Bremen	,
b. englische Werften.						
FD	363×49×29'9"	6200 d.w.	C. Andersen, Hamburg	Ropner & Sons, Stockton	Germanicus	G
„	452×52×31	8300 d.w.	Hamburg-Amerika Linie	Palmer's Shipb. & Iron Co., Jarrow	Alexandria	,
K	532×76×41	—	Japanische Regierung	Vickers, Sons & Maxim, Barrow	Ali Kasa	,
FD	340' Länge	—	Transport Maritime Société, Marseille	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Mont Ceniz	B
„	362×49×28'4"	—	Hamburg-Amerika Linie	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Nassovia	G
PD	382×46'6"×32'7"	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Port Royal	L
K	210×21×12'6"	316 Dpl.	Britische Regierung	Hawthorn, Lesslie & Co., Hebburn	Racchorse	,
FD	365×48×31	—	Adam Brothers & Co., London	Sunderland Shipb. Comp.	St. George	BC
„	352×48×28'4"	3850 gr.T.	E. Th. Radcliffe & Co., Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Llandrinodop	L
„	360×47'9"×30'2"	—	L. P. Conner & Co., W.-Hartlepool	Irvine's Shipb. & Dry Docks Co., Hartlep.	Conway	,
„	360×48×30'9"	6000 d.w.	Deno S. S. Co., Newcastle	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Willowdene	,
„	370×46'6"×29'6"	6000	Wm. Thomson & Co., Leith	Ramage & Fergusson, Leith	Beuleleuch	BC
„	220×33×16'3"	1600	Burnett S. S. Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Birtley	L
„	323×47×25	—	L. Kocovic, Theilnehmer, Triest	J. Readhead & Sons, South-Shields	Bitinia	,
„	285×40×19'3"	—	B. J. van Hengal, Amsterdam	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Gamma	,
„	335×48×27'3"	—	R. Mackill & Co., P.-Glasgow	Tyne Iron Shipb., Howdon	Nithsdale	,
„	372×48×30'10"	7000 d.w.	J. Cory & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Ruperra	BC
PD	457×58×34	—	New Zealand S. C., London	Hawthorn, Lesslie & Co., Hebburn	Tongarigo	,
FD	347×47×27'4"	—	Pyman S. S. Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Coniston	L
„	301×42×21'7"	—	L. N. Carl, Copenhagen	J. Priestman & Co., Sunderland	Svend II.	,
c. schottische Werften.						
PD	340×44×29'6"	—	Woermann-Linie, Hamburg	Eine Clyde-Firma	Hans Woermann	G
„	470×55×33	—	Anchor Line, London	D. & W. Henderson & Co., Meadowsdale	Assyria	L
„	560×60×42	11000 d.w.	International N. Co., New-York	J. Brown & Co., Clydebank	Zeeland	,
FD	354×48×28'6"	—	Hogarth S. S. Co., Glasgow	A. Rodger & Co., P.-Glasgow	Baron Dalmerly	BC
„	228×33×16'9"	—	Für eigene Rechnung	Blyth Shipb. Comp.	Blyth	,
„	360×45×29	—	British & Burmese S. N. Co.	Wm. Denny & Brothers, Dumbarton	Arracan	L
„	331×48×26	5500 d.w.	Gebr. Cosulich, Triest	Russell & Co., Kingston	Margaritha	B
„	—	2700 d.w.	Comp. Maritime, Barcelona	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Polago	,
PD	450×54×32	7300 gr.T.	P. & O. Comp.	Caird & Co., Greenock	Plassy	L
FD	286×43×21	3550 d.w.	J. Corry & Son, Cardiff	Greenock Dockyard Co.	Restormel	BC
„	380×48×31	7000 d.w.	M'Laren, Glasgow	Duncan & Co., P.-Glasgow	Afton	,
„	345×50×28	3000 gr.T.	Gebr. Cosulich, Triest	Kingston Shipb. Co.	Alberta	B
PD	320×40×28	6500 d.w.	Imperial West-India M. Service	Stephen V Co., Glasgow	Port Morant	L
„	374×48×30'2"	—	Kosmos-Linie, Hamburg	C. Connell & Co., Scotstoun	Mera	LG
d. irische Werften.						
PD	290×41×21'9"	—	Norddeutscher Lloyd	Workman, Clark & Co., Belfast	Tanglin	G

Ausserdem b) 1 Fischdampfer. c) 1 Fischdampfer, 1 Küstendampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagirdampfer, FD Frachtdampfer, Fd Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Secler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, X Dampf-Yacht, DB Dampfbugger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Stapellauf. Am 10. December wurde auf der Werft von Blohm & Voss ein für die Deutsche Ost-Afrika-Linie in Hamburg neu erbauter Reichspostdampfer, der den Namen »Präsident« erhalten wird, zu Wasser gelassen. Der nach den Regeln des Germanischen Lloyd aus Stahl erbaute, mit höchster Classe 100 A. 4 L. versehene Dampfer, hat eine Länge zwischen den Perpendikeln von 320' engl., eine Breite von 40', eine Tiefe von 28' engl., sowie eine Tragfähigkeit von 3760 T. Schwergut. Das neue Schiff, das hübsche Formen aufweist, besitzt einen Doppelboden sowie ein bis zur Vorderkante der Commandobrücke reichendes Halbdeck; es erhält eine dreifache Expansionsmaschine, die 1650 Pferdestärken indiciren und dem Schiffe eine Fahrt von 11½ Knoten verleihen soll. Der Dampfer, hauptsächlich für die Fahrt an der afrikanischen Küste bestimmt, erhält Einrichtungen für 36 Passagiere erster und 38 zweiter Classe, sowie ausserdem Einrichtungen für eine grössere Anzahl Zwischendeckpassagiere.

Probefahrt. Der auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute neue Dampfer »Rajaburi« hielt am 11. December seine Probefahrt ab, welche einen in jeder Hinsicht vorzüglichen Verlauf nahm. Das Schiff dampfte stromabwärts bis in die Nähe des Rotesand-Leuchthurmes; die auf dieser Fahrt erreichte durchschnittliche Geschwindigkeit betrug betrug bei einer Maschinenleistung von ca. 1200 indic. Pferdestärken 11.55 Knoten, während die Maximalleistung der Maschine sich auf 1284 indic. Pferdestärken bezifferte. Die Maschine arbeitete ausgezeichnet, Dampf war selbst für die um etwa 150 Pferdekraft über die contractliche Bedingung hinausgehende Leistung reichlich vorhanden. Das Schiff wurde daher sogleich nach Feststellung dieser günstigen Ergebnisse von Herrn Präsidenten Plate und der Probefahrtscommission für den Norddeutschen Lloyd übernommen. Erwähnt mag noch werden, dass die Bauzeit für den Dampfer etwas weniger als sieben Monate betrug und dass die Lieferung acht Wochen vor der vertragsmässigen Lieferzeit erfolgte. Die Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. hat sowohl durch die prompte Ablieferung als die in allen Theilen vortreffliche Ausführung des Schiffes wieder einen Beweis ihrer hervorragenden Leistungsfähigkeit erbracht.

Probefahrten neuer Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Die neue Excursionsyacht »Prinzessin Victoria Louise« hat am 17. December unter Führung des Capitäns Sauermann ihre Probefahrt angetreten. Die Fahrt erfolgt durch den Nord-Ostsee-Canal nach Copenhagen, von wo die Rückfahrt nach hier erfolgt. — Der auf der Vulkan-Werft in Stettin erbaute neue Reichspostdampfer »Kiautschou« ging am 14. Decbr. nach gut verlaufener Probefahrt von Swinemünde unter Führung des Capitän Sohrmann nach hier in See. Nach guter Fahrt durch das Kattegat traf der Dampfer am 17. December, Nachts, im hiesigen Hafen ein. — (Wir verweisen bei dieser und den beiden obenstehenden Probefahrten, hinsichtlich der Angaben über Dimensionen etc., auf ihre früher eingehend behandelten Stapelläufe hin. D. R.)

Probefahrt. Der für die Deutsch-Ostafrika-Linie auf der Reiherstieg-Schiffswerft erbaute neue Reichspostdampfer »Gouverneur« hat am 17. December seine Probefahrt angetreten.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Flensburg.

Zwei Unfälle des Kieler Dampfers »St. Georg«, unter Führung des Steuermanns Hensbach, dem für den er-

krankten Capitän Krützfeld das Commando übertragen war. Der erste Unfall ereignete sich an der Ostküste von Nord-Amerika am 22. Juli d. J. in der Nähe von Cap Hatteras. Der Dampfer befand sich mit einer Ladung Eisenerz auf der Reise von St. Jago auf Cuba nach Chester am Delaware. Am 21. Juli war der Schiffsort festgestellt und befand sich das Schiff auf 32° 54' N. 71° 34' W. Am 22. Juli Morgens 5½ Uhr, wurde das Land in NNW. gesichtet. Der Curs war N½W. Um 6 Uhr kam der Leuchthurm von Cap Hatteras in einer Entfernung von 6 Seemeilen in Sicht. Der Curs war beim Sichten des Landes auf SO., später auf SOzS. gesetzt. Um 7 Uhr ist der Dampfer auf Grund gestossen und erst nach fünfstündiger Arbeit wieder frei geworden. Das Schiff ist dicht geblieben, ist aber doch in Philadelphia ins Dock gekommen und sind dort einige Platten ausgebessert. Der zweite Unfall ereignete sich am 3. September an der Südküste von Cuba. Das Schiff lag im Hafen von St. Jago vor Anker und sollte in Taquiri Erz laden. Da das Wetter jedoch stürmisch war, hielt der Schiffer es für richtiger, in St. Jago besseres Wetter abzuwarten. Nachdem das Schiff mehrere Tage vor Anker gelegen hatte, schien sich am 3. September das Wetter zu bessern und trat der Dampfer nun seine Fahrt an. Er wurde aber bei der ersten Boje von einem ihm entgegenkommenden Boot benachrichtigt, dass er des hohen Seeganges wegen nicht in Taquiri einlaufen könne. Schiffer Hensbach wollte nun das Schiff wenden und nach St. Jago zurückkehren. Der Dampfer gehorchte aber dem Ruder nicht. Das Festmachen an der Boje misslang, weil die Trosse brach, auch der ausgeworfene Anker fasste nicht, so dass das Schiff ins Treiben gerieth und schliesslich auf Grund kam. Die Besatzung ging in Booten ans Land. Der Dampfer ist später von einer New-Yorker Bergungs-Gesellschaft gedichtet und abgebracht.

Der Reichscommissar führt aus, dass der zweite Unfall durch die Unachtsamkeit des Schiffes Hensbach herbeigeführt sei. In dem gefährlichen Fahrwasser hätte er nicht so nahe an das Land herangehen dürfen. Viel schwerer liege allerdings der erste Strandungsfall bei Cap Hatteras. Am 21. Juli sei die Position ganz genau festgestellt und hätte der Schiffer bei dem Insichtkommen des Landes, was schneller als berechnet durch Stromversetzung verursacht, der Fall war, lothen müssen, um seinen Schiffsort zu controlliren. Die Segelanweisung sagte ihm ganz genau, bis zu welcher Tiefe er sich dem Lande nähern dürfe; trotzdem ist er darauf losgefahren ohne das Loth zu gebrauchen. Die Nachlässigkeit ist eine so grosse, dass der Antrag auf Entziehung des Schifferpatentes gestellt werden muss.

Das Seeamt giebt seinen Spruch dahin ab, dass die Strandung am 3. September auf eine plötzlich einsetzende harte Boe zurückzuführen ist. Der erste Unfall am 22. Juli ist von dem Schiffer verschuldet, weil er nicht durch Lothen seinen Schiffsort controllirt hat. Obgleich er nachlässig navigirt hat, belässt das Seeamt ihm das Schifferpatent, weil er sich bisher nichts hat zu Schulden kommen lassen.

Bekanntmachung, betreffend die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen.

Auf Grund des § 2 der Kaiserlichen Verordnung über die Abblendung der Seitenlichter und die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen vom 16. October 1900 (Reichs-Gesetzbl. S. 1003) wird die nachfolgende Bekanntmachung, betreffend die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen, erlassen.

§ 1. Beschaffenheit der Laternen. Die Positionslaternen müssen so gebaut und eingerichtet sein, dass sie weder durch

den Wind, noch durch die Bewegungen des Schiffes, noch durch eindringendes Wasser verlöscht werden. Die Luftzuführung muss ausreichen, um ein gutes Brennen des Lichtes zu ermöglichen.

§ 2. a. Verwendung von Linsen. Die Positionslaternen müssen mit richtig construirten und geschliffenen kreisförmig gekrümmten Linsen versehen sein. Der nicht durch die Fassung abgeblendete Theil der Linse muss bei den Toplaternen 20 Compassstriche = 225 Grad, bei den Seitenlaternen 10 Compassstriche = 112½ Grad betragen.

b. Beschaffenheit der Linsen und Erzeugung des farbigen Lichtes. Die Linsen der Seitenlaternen selbst sollen nicht gefärbt sein. Zur Erzielung des vorgeschriebenen grünen und rothen Lichtes sollen vielmehr ausschliesslich gefärbte Vorsteckgläser benutzt werden, wobei es sich zur Vermeidung von Irrthümern empfiehlt, die Einrichtung so zu treffen, dass jedes Vorsteckglas nur in die zugehörige Laterne eingesetzt werden kann. Die Färbung der Gläser darf nicht zu dunkel sein. Für »roth« ist entweder eine Kupferfärbung oder Goldrubin, für »grün« aber hellblau-grün, nicht gelb-grün, oder grass-grün zu nehmen.

§ 3. Beschaffenheit des Lichtes. a. Breite des Dochtes. Die Breite der Lichtquelle darf quer zur Kielrichtung gemessen 50 mm nicht übersteigen. Die Verwendung von Rundbrennern wird empfohlen.

b. Stärke des Lichtes. Bei Verwendung von electrischem Lichte darf die Lichtstärke nicht weniger als 25 und nicht mehr als 32 Normkerzen (nominell) betragen.

c. Stellung der Lichtquelle zur Laterne. Die Mitte der Flamme muss mit dem Mittelpunkt desjenigen Kreisbogens zusammenfallen, welcher durch einen in halber Höhe des Mittelelements der Linse gelegten horizontalen Querschnitt gebildet wird. Bei electrischem Glühlichte muss die Mittelachse der Birne in der Mittelachse der Linse stehen. Bei Anwendung von Flachbrennern sowie vom electrischen Glühlichte muss der Docht oder die Ebene des Glühfadens parallel zur Sehne der Linse stehen.

§ 4. Reflectoren. Bei Anwendung von farblosen, richtig construirten und geschliffenen Linsen und farbigen Vorsteckgläsern sind Reflectoren zur Erlangung der nöthigen Sichtweite nicht erforderlich. Bei electrischem Licht dürfen Reflectoren niemals verwendet werden. Wenn bei Petroleumlampen Reflectoren benutzt werden, so ist das folgende zu beachten:

a. Die Reflectoren müssen innen versilbert und gut polirt sein.

b. Die inneren Flächen müssen Kugelsegmente bilden. Die Flamme muss im Mittelpunkt der Kugeloberfläche, von der die Fläche des Reflectors ein Theil ist, stehen.

c. Der Reflector muss soweit gekrümmt sein, dass die reflectirten Strahlen auch nach den äussersten Enden der Linse geworfen werden.

d. Die Stellung des Reflectors muss derartig gesichert sein, dass eine Verschiebung oder unrichtige Stellung desselben nicht eintreten kann, wenn die Lampe an ihrem Platz in der Laterne steht.

Berlin, den 8. December 1900.

Der Reichskanzler.
Graf von Bülow.

Vermischtes.

Von der Seemannscasse des Norddeutschen Lloyd sind an die Officiere und Mannschaften seiner bei der Braudkatastrophe in Hoboken in Mitleidenschaft gezogenen Dampfer sowie an die Hinterbliebenen bis soweit folgende Beträge ausgezahlt worden:

1) Entschädigungen für eingebüsst Effecten..	ℳ 137 158,90
2) einmalige Unterstützungen an Wittwen und Waisen	ℳ 9 615,—
zusammen	ℳ 146 773,90
ausserdem zahlte der Norddeutsche Lloyd an	
Extragagen ca.	ℳ 63 000,—
demnach total	ℳ 209 773,90

Förner erhalten die hinterbliebenen Wittwen und Waisen bekanntlich vom Norddeutschen Lloyd als solchem ausser den ihnen aus der Witwen- und Waisen-Pensionscasse des Nordd. Lloyd und aus der See-Berufsgenossenschaft zustehenden Bezügen einen ausserordentlichen Rentenzuschuss. Dieser Rentenzuschuss wird nach den von dem Aufsichtsrath des Norddeutschen Lloyd getroffenen Bestimmungen nach den nämlichen Grundsätzen berechnet, nach welchen die Gewährung der Zusatzrenten aus dem Elbefonds geschieht, so dass die Hinterbliebenen der bei dem Hobokener Brande Verunglückten die nämlichen Bezüge erhalten, wie die Hinterbliebenen des »Elbe«-Unfalles. Nach diesen Grundsätzen wird jeder Familie die Differenz zwischen 75 pCt. des Jahrgehaltes des Verunglückten und der sich aus den Cassenleistungen ergebenden Unterstützungen als Rentenzuschuss gewährt, wobei der Zuschuss für die Wittwe eines Officiers 450 ℳ, für die Wittwe eines unteren Angestellten 225 ℳ und für jedes Kind unter 16 Jahren 112,50 ℳ nicht überschreiten soll.

Jahresversammlung der Nordisk Skibredereforening. Ende November hielt die »Nordische Schiffsrederevereinigung« in Christiania ihre Herbst-Vorstandssitzung ab. Nach dem Jahresbericht gehörten dem Verein bis zum 22. November d. J. 1 120 000 Tonnen, davon 750 000 Tonnen von Norwegen, 180 000 T. von Schweden, 150 000 T. von Dänemark und 40 000 T. von Finnland; das Vermögen betrug etwa 82 000 Kronen. Zur Zeit hat die Vereinigung 50 schwebende Prozesse; für eigene Rechnung worden 180 Streitfälle verhandelt und 482 Fälle wurden im Laufe des Jahres registrirt. Vom Vorsitzenden Herrn Jantzen wurde die Discussion eingeleitet mit dem Hinweise darauf, dass der Verein versucht, eine weitere Einigung bezüglich der von der Washingtoner Konferenz empfohlenen übereinstimmenden Kennzeichnung der Bojen und sonstigen Seezeichen anzustreben. Es wurde der Beschluss gefasst, sich an die Vertreter der dänischen Schifffahrt zu wenden und ihre Aufmerksamkeit auf diese Angelegenheit zu lenken. Bezüglich Schwedens wurde die Nothwendigkeit einer Aenderung des bestehenden Systems zur Zeit nicht anerkannt. Bezüglich Norwegens sprach sich der Verein dahin aus, dass er es für wünschenswerth hält, wenn die von dem Director für das Leuchtfeuerwesen geplanten Aenderungen durchgeführt werden. Ein weiterer Punkt der Tages-Ordnung betraf die »Telegraphie ohne Draht«, zu welchem einstimmig folgende Resolution angenommen wurde: »Der Vorstand hält es für wünschenswerth, dass die scandinavischen Regierungen durch die betreffenden Behörden Untersuchungen anstellen und Versuche mit dem Telegraphiren ohne Draht vornehmen lassen in Bezug auf den Nutzen dieser Erfindung für die Handelsmarine.« Zu der weiteren Frage bezüglich der Beseitigung treibender Wracks gelangte, ebenfalls einstimmig nachstehende Resolution zur Annahme: »Der Vorstand ersucht die einzelnen Localvorstände, ihre Aufmerksamkeit auf die Frage bezüglich der Unschädlichmachung treibender Wracks, entweder durch öffentliche Veranstaltung oder durch Beseitigung auf sonstige Art zu richten, wenn diese Wracks eine Gefahr für die Schifffahrt bilden und vorläufig speciell zu untersuchen, wie sich andere Länder zu dieser Frage stellen und was bisher in dieser Richtung geschehen oder versucht worden ist.«

Weiter wurde ein Vorschlag behandelt, der dahin ging, dass die Vereinigung versuchen sollte in Häfen, in denen die Kohlenübernahme aus Leichtern geschieht, auf einen einheitlichen Modus zur Gewichtsbestimmung binzuwirken, wie z. B. in Port Said. Die hierauf bezügliche Resolution hatte folgenden Wortlaut: »Der Vorstand hält es für wünschenswerth, dass es gelingen möge, eine mehr einheitliche und zuverlässige Methode für die Lieferung von Bunkerkohlen an Schiffe einzuführen und ersucht die Localvorstände ihre Aufmerksamkeit auf diese Angelegenheit zu richten.«

Ueber die Errichtung von Schiedsgerichts-Comités in den grösseren Seehäfen des Nordens und im Auslande zur Erledigung bei Streitigkeiten unter Monatscharterpartie gelangte folgende Resolution zur Annahme: »Der Vorstand spricht seine Zustimmung zu dem von dem Vorsitzenden angeregten Gedanken aus, bezüglich der Errichtung von Schiedsgerichts-Comités in den grösseren Häfen zur Entscheidung von Streitigkeiten unter Monatscharterpartien und fordert die Localvorstände auf, zu untersuchen, wie man sich im Auslande zu dieser Frage stellt und eventuell nähere Vorschläge bezüglich der Zusammensetzung und des Geschäftsganges dieser Schiedsgerichts-Comités zur Vorlage für die nächste Vorstandssitzung auszuarbeiten.«

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 17. December. Tagesordnung: Vortrag des Herrn Prof. Voller über Telegraphie ohne Draht. Der Vortragende führte aus, dass die Kenntniss von dem Wesen der Electricität noch recht unvollkommen sei, doch habe man den sog. electrischen Strom in seinen Wirkungen wahrgenommen und nutzbar gemacht. Der Redner wies darauf hin, dass besonders Prof. Heine durch die sorgfältigsten, mit grosser Ausdauer angestellten Untersuchungen festgestellt habe, dass die Electricität ebenso wie Wärme und Licht durch den in der Luft enthaltenen Aether geleitet werde. Er habe dann Vorrichtungen erfunden, die besser als die bisher benutzten einen schnellen Stromwechsel herstellen lassen. Um einen gleichmässigen Stromwechsel zu erzielen, unterbrach man den Draht in einem mit Metallpulver gefüllten Behälter, dem Cohäror, in dem die Füllmasse durch anhaltendes Klopfen in Erschütterung erhalten wurde. Marconi hat besonders das Verdienst, durch Anbringung von Auffangflügeln an die Enden des in dem Cohäror unterbrochenen Drahts die Empfindlichkeit des Apparates bedeutend erhöht zu haben. Redner erklärte, dass auf 100 km unter normalen Verhältnissen mit Sicherheit ohne Draht telegraphirt werden könne. Die zwischen Cuxhaven und Helgoland angestellten Versuche seien sehr verschieden ausgefallen. Ueberhaupt seien noch immer grosse Störungen in der Telegraphie ohne Draht zu verzeichnen, welche die Wissenschaft bestrebt sei, zu beseitigen. — Der Vortragende erntete für den in fesselnder Weise gehaltenen Vortrag reichen Beifall. — Der Vorsitzende sprach sodann Herrn Prof. Voller den Dank des Vereins aus.

Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg.

In der am 13. December abgehaltenen Versammlung wurden zunächst die Eingänge erledigt. Vorhandelt wurde über eine Erwiderung der See-Berufsgenossenschaft auf die Broschüre des Reichstagsabgeordneten Herrn Raab »Die Nothflage weht.« In der Versammlung wurden in Verfolg der Ausführungen wiederum einige sehr interessante Einzelheiten von Anwesenden zu der Frage der Ueberladung der Seeschiffe mitgeteilt. Im Allgemeinen wurde ausgeführt, dass der Versuch der See-Berufsgenossenschaft, die Aus-

führungen des Herrn Raab zu entkräften, namentlich bei Fachleuten als ein missglückter angesehen werden müsse. (Siehe auch Seite 601. D. R.) Der Vorsitzende erstattete sodann einen Bericht über den Zusammentritt der 6er Commission des Reichstages zur Berathung der Seemanns-Ordnung und theilt mit, dass diese Commission einem weiteren Wunsche und Vorschlage des Vereins im § 2 das Wort »Schiffer« durch »Capitän« zu ersetzen, Rechnung getragen habe. Die im Anschluss hieran erfolgte Besprechung schloss mit dem Wunsche, dass auch die übrigen Vorschläge des Vereins eine geneigte Berücksichtigung finden möchten.

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgeteilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 30. November 1900.

Die im Laufe der Woche bewirkten Getreidecharter von »Range« der nördlichen Häfen sind in der Weise zu verstehen, dass früher abgeschlossene Verträge erledigt wurden, somit also nur eine Ergänzung des Frachtraumes stattgefunden hat. Die für jene Abschlüsse erzielten Raten sind für spätere Perioden nicht mehr zu erhalten. Rheder entfernt befindlicher Räume ziehen diese vom Markt zurück, wodurch die geringe Anzahl von Abschlüssen erklärlich wird. Einige wenige Boote sind von Wilmington und Charleston aus placirt worden; auch Savannah scheint sich darauf vorzubereiten, mit einzelnen Booten zwischen 37 s 6 d bis 40 s auf den Markt zu treten. Vom Golf ist eine Anzahl Charter berichtet, in denen Rheder prompter Räume sich sehr gute Raten nach Dänemark und dem Mittelländischen Meer gesichert haben; für Januar und Februar sind 18 resp. 17 s angenommen. In »Timber« sind keine Abschlüsse zu berichten, weil prompte Schiffe sich für andere Waarengattungen besser stehen und die Nachfrage für spätere Verschiffung nicht dringlich ist. — Der Bedarf nach passender Räume für längere Reisen tritt wieder mehr hervor, auch die Raten werden wieder fester. Ganz besonders trifft das für die australische Fahrt zu, wo guter Raum-Bedarf vorherrscht und ein Aufschwung der Raten zu constatiren ist. Auch Kistenöl-Raten nach dem fernen Osten steigen und die Aussicht für weitere Aufbesserung ist günstig. Timberfrachten sind weniger gefragt; Lumber hält sich die Waage. Naval-Stores finden wenig Anklang, die Raten sind gegenwärtig nicht nach Wunsch der Vershiffer.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 1/2 d	13/9	10/	15/
London,	4 1/2 d	25/	17/6	17/6
Glasgow,	4 1/2 d	22/6	13/9	17/6
Bristol	4 1/2 d	22/6	15/	20/
Hull	4d	22/6	17/6	17/6
Leith	4 1/2 d	25/	16/3	17/6
Newcastle	4 1/2 d	22/6	17/6	17/6
Hamburg	57 1/2 s	28c.	20 cents.	50 mk
Rotterdam	9 1/2 c.	27 1/2 cts.	18 cts.	13c.
Amsterdam	9 1/2 c.	27 1/2 cts.	18 cts.	13c.
Kopenhagen	3/9	27/6	18/9	20/
Bordeaux	4/	35 cts.	25 c.	\$ 8
Antwerpen	4 1/2 d	23/9	17/6	15/
Bremen	70 s	28c.	20c.	12c.
Marseille	3/9	30/	20/	25/a30.

Baumwolle, gepr.: Liverpool 18 c. — Hamburg 30 c. — Amsterdam — c. — Kopenhagen 40 c. — Antwerpen 32 1/2 c. — Bremen 32 1/2 c. — Marseille — c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
				U. K.		
Getreide p. Dpfr.	3/9	3/9	3/4 1/2	3/4 1/2	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/9a3/3	.....	27 1/2 c.	.....
			Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	25c.	20c.	20c.	20c.	20a26 1/2 c.	.....

Verlag von Otto Spamer in Leipzig.

Spamers grosser Handatlas

in 150 Kartenseiten nebst alphabetischem Namenverzeichnis.
Hierzu **150 Folio-Selten Text**, enthaltend eine geographische, ethnographische
und statistische Beschreibung aller Theile der Erde,
von Dr. Alfred Hettner, a. o. Prof. a. d. Universität Heidelberg.
Mit ca. 600 topographischen, physikalischen, ethnographischen, historischen
und statistischen Karten und Diagrammen.

2. Auflage.

Preis in Leder gebunden Mk. 20.—.

Deutsches Flottenbuch.

Erlebnisse eines See-Kadetten in Krieg und Frieden.

In neunter Auflage neu bearbeitet
von Korvetten-Kapitän a. D. von Holleben.

◆ ◆ ◆ ◆ Preis 6 M. 50 Pf. ◆ ◆ ◆ ◆

Katalog und Prospekte überallhin kostenfrei.

Bremer Tauwerk-Fabrik A.-G.

vormals C. H. Michelsen,

Grohn-Vegesack b. Bremen im Zollgebiet,

Geschäftsbestand seit 1790, Arbeiter über 300,
Kapital \mathcal{M} 1,500,000 grösste und leistungsfähigste Tauwerkfabrik
Deutschlands, fabricirt

Hanf-, Manila-, Eisen- und Stahldraht-Seile, sowie
Leinen, Schnüre und Bindfäden aller Art.

Agentur Hamburg:

Böning & Hoser, Gr. Reichenstrasse 73-77. Rolandshof.

Vertreter in Bremen:

Friedrich Goosmann, Geeren 12.



„PROPHYLACTICUM“

D. R. P. ang.

Sicheres Mittel zur Verhinderung des Ansatzes von
Kesselstein an die Kesselwände.

Unentbehrlich bei allen Dampfkessel-Anlagen.

Nähere Auskunft erteilen

Leonhardy & Boldt,

Leer, Ostfr.

Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung

E. S. Mittler & Sohn.

Berlin, Kochstrasse 68-71.

Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere.
Herausgegeben von dem Reichs-Marine-Amt.

I. Heft. Leuchtfeuer und Nebelsignalstationen in der Ostsee, den Belten,
dem Sund, dem Kattegat und Skagerrak. [Karten Tit. I. und II.] geh.: \mathcal{M} 0.75,
geb.: \mathcal{M} 1.35. — II. Heft. Leuchtfeuer und Nebelsignalstationen in der Nordsee
und dem Nördlichen und Südlichen Eismeer. [Karten Tit. III. und XIII.] geh.:
 \mathcal{M} 0.75, geb.: \mathcal{M} 1.35. — III. Heft. Leuchtfeuer und Nebelsignalstationen im
Englischen Kanal. Westküste von England und Schottland. Küsten von Irland.
[Karten Tit. IV.] geh.: \mathcal{M} 0.50, geb.: \mathcal{M} 1.10. — IV. Heft. Leuchtfeuer im Mittel-
meer, Schwarzen- und Azow'schen Meere. [Karten Tit. V.] geh.: \mathcal{M} 1.—, geb.:
 \mathcal{M} 1.60. — V. Heft. Leuchtfeuer im Nördlichen Atlantischen Ocean. [Karten
Tit. VI.] geh.: \mathcal{M} 1.20, geb.: \mathcal{M} 1.80. — VI. Heft. Leuchtfeuer in Westindien
und im Südlichen Atlantischen Ocean. [Karten Tit. VII. u. VIII.] geh.: \mathcal{M} 0.60,
geb.: \mathcal{M} 1.20. — VII. Heft. Leuchtfeuer im Indischen Ocean und Ostindischen
Archipel. [Karten Tit. IX. u. X.] geh.: \mathcal{M} 0.60, geb.: \mathcal{M} 1.20. — VIII. Heft.
Leuchtfeuer im Nördlichen und Südlichen Stillen Ocean. [Karten Tit. XI. u. XII.]
geh.: \mathcal{M} 0.60, geb.: \mathcal{M} 1.20.

Das Verzeichniss erscheint alljährlich im Januar in neuer Bearbeitung.

! Motto: „Wer Vieles bringt,
Wird Manchem Etwas bringen!“ !

Soeben ist in unserem
Verlage erschienen:

Hamburger Nautischer Kalender

für das Jahr 1901.

Vierzehnter Jahrgang.

Preis 75 Pfg.

Eckardt & Messtorff

Buch-, Land-
und Seekartenhandlung
HAMBURG, Steinhöft 1.

John. C. Tecklenborg A.-G.

Schiffwerft und Maschinenfabrik,

Bremerhaven — Geestemünde.

Neubau und Umbau von See- und Flussschiffen sowie Maschinen
jeder Art und Grösse, Bau von Kesseln jeglicher Grösse.

Ausführung von Eisenconstructions.

Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Kesseln in kürzester Zeit.
Trockendock und Patent-Slip.

Navigationschule zu Kopenhagen.

Beginn der Steuermannskurse: am 1.
Februar, 1. Juni und 1. Oktober; Dauer
8 Monate.

Beginn der Schifferkurse gleichfalls am
1. Februar, 1. Juni und 1. Oktober;
Dauer 4 Monate. Prospekte kostenfrei.

Dr. B. Soeken, Direktor.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroeder. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1900. No. 52.

Hamburg, den 29. December.

XXXVII. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine Lücke in der Seegesetzgebung. — Die Gross-Rhedereien um die Wende des neunzehnten Jahrhunderts. (Fortsetzung.) — Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen. (Fortsetzung.) — Reisebericht des Schulschiffes „Herzogin Sophie Charlotte“. — Schiffbau. — Vermischtes. — Büchersaal. —

Beim Schluss des Jahrganges machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des Jahrganges 1901 als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

Die muthmaasslichen Ursachen über den Untergang S. M. Schulschiff „Gneisenau“ haben eine Anzahl deutscher Tageszeitungen im Laufe der letzten Woche zu recht verschiedenen Commentaren veranlasst. Mehrere Combinationen über Mittel zur Beschleunigung oder Abwendung des Zusammentreffens jener unglücklichen Umstände, deren Resultat die Catastrophe war, sind laut geworden. Wir beabsichtigen nicht diese Literatur zu bereichern. Das bisher veröffentlichte amtliche Material, welches allerdings z. Z. noch spärlich ist, enthält folgende Daten:

Am Morgen des 16. December herrschten auf der Rhede von Malaga schwache nördliche umspringende Winde. Gegen 10 Uhr vormittags schief der Wind vollständig ein. Kurze

Zeit darauf setzte plötzlich eine Boo aus Südost ein, der Wind frischte in wenigen Minuten bis zur Windstärke 8 auf und nahm andauernd an Stärke zu. Der Commandant befahl sofort bei der ersten Boe, den einen Kessel, der Dampf auf hatte, aufzufeuern und die übrigen Kessel anzustecken, um dann in See zu gehen. Inzwischen fing das Schiff bereits an zu treiben. Es wurde daraufhin der Maschine der Befehl gegeben, das Dampfaufmachen so viel als irgend möglich zu beschleunigen. Nach ungefähr einer halben Stunde kam die Meldung, dass die Maschine mit langsamer Fahrt angehen könnte. Da das Schiff mit dieser Maschinenleistung Fahrt voraus machte, entschloss sich der Commandant, Kette zu schlippen und frei zu dampfen. Kurze Zeit, nachdem dies geschehen war, versagte die Maschine. Das Schiff trieb nun bei dem starken Winde sehr schnell achteraus, worauf der Commandant den Backbordanker fallen liess. Der Anker hielt jedoch nicht; das Schiff trieb weiter auf die Ostmole zu. Als der Commandant sah, dass keine Rettung für das Schiff möglich war, liess er »Schotten dicht« anschlagen. Kurze Zeit darauf stiess das Schiff mit dem Heck auf die Steine der Mole. Gleich darauf kam von der Maschine die Meldung, die Maschinenabtheilung liefe voll Wasser. Bei jeder rollenden See wurden die Stösse stärker. Da der Commandant die Aussichtslosigkeit der Rettung einsah, gab er den Befehl: »Alle Mann aus dem Schiff!« Dementsprechend befahl der erste Officier: »Die Steuerbordboote zu Wasser, Leinen an Land geben und an diesen das Schiff verlassen!« Es wurden von Bord aus Leinen an Land gegeben und an diesen versuchte die Mannschaft sich zu retten. Die ersten Leinen wurden von den Spaniern wahrgenommen, die anderen durch die an Land bereits geretteten Leute. Nach Verlauf von ungefähr einer halben Stunde, während welcher Zeit das Schiff stets schwer

auf die Felsen schlug, fing es an, langsam zu sinken, und sank bis an die Höhe der Untermasten.....

Falls sich nicht nachträglich bei der Untersuchung dieses folgenschweren Seeunfalles herausstellt, dass der plötzlich aus Südost hervorgebrochene Sturm vorher durch eine auffallende Luftdepression angezeigt worden war, dann wird auf Grund der obenstehenden knappen Schilderung Jeder zugeben müssen, dass Capitän z. See Kretschmann als umsichtiger und gewissenhafter Schiffsführer gehandelt hat.

Seit dem 17. December wird der Seeverkehr **Antwerpens** durch einen **Hafenarbeiterausstand** schwer beeinträchtigt. Auf die Aufforderung der Rheder, bis sechs Uhr abends, eine Stunde später als sonst gebräuchlich, zu arbeiten, legten sämtliche Hafenarbeiter die Arbeit nieder. Die Rheder erklärten sich bereit den Lohn für Nacharbeit zu erhöhen und die Sonntagsarbeit abzuschaffen, nachdem sie einen Vorschlag des Bürgermeisters, die Lohn tariffage durch Schiedsgericht zu erledigen, abgelehnt hatten. Zu einer beiderseits befriedigenden Lösung ist es desshalb nicht gekommen. Die anfangs ruhige Haltung der Ausständigen änderte sich im Laufe der Tage. Tumultuarische Scenen zwischen Polizei und Arbeitern werden gemeldet, weil Arbeitswillige aus der Provinz von den Ausständigen gemishandelt wurden. Auch solche Schiffe auf denen durch die eigene Mannschaft Löscharbeiten verrichtet werden, sind der Zielpunkt thätlicher Angriffe. Die Polizei vermochte der schweren Ruhestörungen erst Herr zu werden, als sie von der Schusswaffe Gebrauch gemacht hatte. Mr. Douglas Owen hat nicht Unrecht, wenn er in seinem auch von uns auszugsweise übersetzten Artikel über Antwerpen sagt:

„As the tonnage dues are only about 5d. in dock and 3d. at the quays, Antwerp should be a cheap port, but labour charges are high and apparently on the increase. The labour question is one of great anxiety for Antwerp, and there is much uneasiness as to possible labour developments in the future.“

Wir werden fortlaufend über den Stand der Lohnzwistigkeiten in Antwerpen berichten.

Wir erhalten von geschätzter Seite folgende Zuschrift aus Kiel, vom 19. December 1900:

An die
Redaction der »Hansa«
Hamburg, Steinhöft 1.

»In Ihrer No. 50 vom 15. d. M. bringen Sie die durchaus richtige Notiz, dass jetzt die **Kieler**

Stadtcollegien einen ganz anderen Standpunkt eingenommen haben, als vor Jahren, hervorgerufen durch zwingende Verhältnisse, welche veranlassen müssen, das wenige, was noch an practisch erreichbarem Hafenterrain zu haben ist, nicht ausschliesslich an die Marine übergehen zu lassen, da für letztere noch sehr viel anderes und für deren Zwecke gewiss durchaus brauchbares Terrain zur Verfügung bleibt. Die Erkenntniss der Nothwendigkeit des rechtzeitigen Vorgehens verdankt man übrigens dem Vorsitzenden der Kieler Handelskammer, Herrn Geheimen Commerzienrath Sartori, der in seinem 1891 herausgegebenen Werk »Kiel und der Nord-Ostsee-Canal« eingehend die Verhältnisse klar legte und die sich entwickelnden Verhältnisse so voraussah, wie sich solche inzwischen durchaus zeigen. Der Herr Oberbürgermeister Fuss, hier, trat dann in excellenter Weise für die auch von ihm erwarteten Verhältnisse mit Energie ein, doch siegte bei den damaligen 2 Abstimmungen von 24 Stadtverordneten die Gegnerschaft durch die ausschlaggebende Stimme des damaligen Stadtverordnetenvorstehers. Es wird nicht erwartet, dass die Marine, der die städtischen Hafenanlagen ja auch zu Gute kommen, die Stadt an der Erfüllung ihrer Bedürfnisse hindern wird, aber jedenfalls ist bereits ein Theil, circa $\frac{1}{3}$ der früher zur Verfügung stehenden Uferstrecken, schon für Marinezwecke in Anspruch genommen, und demgemäss für die Stadt nur noch ein geringes Terrain in der Wik erhältlich. Dass dieses dem Handelsverkehr erhalten bleibt, liegt nur im allgemeinen Interesse.«

Wie aus einer Notiz der letzten Nummer hervorgeht, hat die 6er Commission des Reichstages zur Berathung des Entwurfs der Seemannsordnung beschlossen, im § 2 das Wort „**Schiffer**“ durch „**Capitän**“ zu ersetzen. Mit diesem Entschluss, der allerdings noch der Sanction des Plenums bedarf, hat die Commission einem Wunsch entsprochen, der wiederholt in deutschen Schiffsofficierskreisen ausgesprochen und auch begründet wurde. Stimmt später der Reichstag der Ansicht zu, dann hat zwar nicht ein welterschütterndes Ereigniss stattgefunden, wohl aber ist dem Schiffsführer im Interesse der Disciplin an Bord sowie mit Rücksicht auf seine sociale Stellung, ein anerkennenswerther Dienst geleistet. Die absichtlichen Verwechslungen der Worte »Capitän« und »Schiffer«, wie sie heute besonders auf kleinen Schiffen und in einigen deutschen Häfen zuweilen vorkommen, werden aufhören müssen, wollen sich die Anredenden nicht

einer deutlichen und — weil es absichtlich geschieht — begründeten Zurechtweisung aussetzen. Ein gesetzlich anerkanntes Recht auf den Titel »Capitän« dürfte auch allmählig dazu führen, dass das sonst im Verkehrsleben allgemein gebräuchliche Höflichkeitwort »Herr« nicht so oft wie heute verschluckt wird, wenn es sich darum handelt, den Führer eines deutschen Schiffes anzureden. Es giebt Leute, die sich in diesem »Verschlucken« zu wahren Virtuosen ausgebildet haben, die aber eklich verschnupft wären, würde eine ähnliche Zungengymnastik ihnen gegenüber zur Anwendung kommen.

Aus Dünkirchen wird uns geschrieben:

»In französischen Schifffahrtskreisen wird immer mehr erkannt, dass die hohen, von der Regierung bewilligten **Segelschiffsprämien** nur einer kleinen Interessentengruppe nützen, ohne die maritime Wehrkraft oder gar den Nationalwohlstand zu kräftigen. M. Guillaïn, der Deputirte für Dünkirchen, hat sich das Verdienst erworben, dem Unwillen des grössten Theils seiner Wähler über das Prämiensystem in einer Weise Ausdruck zu geben, die im Lande nicht unverhüllt bleiben wird. Der Abgeordnete hat die sehr wichtige Frage weniger vom volkswirtschaftlichen Standpunkt beleuchtet, als unter Berücksichtigung der Bemannungsverhältnisse der Handels- und Kriegsmarine. Wir begegnen hier einer Anschauung, die der in deutschen Seemannskreisen vertretenen ziemlich widerspricht. Während wir der Ansicht sind, dass die beste Schule des Seemanns die practische Seefahrt auf Segelschiffen ist und man erst zu einer anderen Art der Ausbildung schreiten müsse, wenn die Anzahl der eigenen Segelschiffe nicht mehr als Ausbildungsinstitute ausreichen, behauptet M. Guillaïn, die auf Schulschiffen genossene Ausbildung sei ein vollwerthiger Ersatz für diejenige auf fahrenden Seglern. Es herrsche in Folge der Zunahme der Segler ein Ueberfluss an tüchtigen Segelschiffsbemannungen, während sich ein unangenehmer Mangel an Maschinisten und Heizern fühlbar mache.«

Wir glauben Herr Guillaïn hat mit seiner Klage weit über das Ziel hinausgeschossen. Es ist noch garnicht lange her, dass in Marseiller Rhederkreisen laute Klage über Mangel an Segelschiffsführern geführt worden ist. Ausserdem trifft die von unseren Correspondenten angenommene Voraussetzung nicht in allen Punkten zu. Unser Standpunkt über den Gegenstand ist im April d. J. niedergelegt.

Wie in jedem Jahre veröffentlicht auch diesmal die englische Zeitschrift »Fairplay« die muthmasslichen **Dividenden** der hervorragendsten deutschen **Rhedereien** für das verflossene Jahr. Da besonders die letztjährige Aufstellung bewies, wie ausserordentlich gut der Gewährsmann des Blattes unterrichtet sein muss, geben wir seine Aufzeichnungen in der von ihm gewählten Reihenfolge wieder. Hamburgische Rhedereien: Hamburg-Amerika Linie 9 oder 10 %; Hamburg-Süd-amerikanische D. A.-G. 12; Deutsche Austral-Linie 10; Kosmos-Linie 13 oder 14; Levante-Linie 8 oder 10; Deutsche Ost-Afrika Linie 8 %.

Bremische Rhedereien: Norddeutscher Lloyd 7½ oder 8 %; D.-G. »Argo« 8; D.-G. »Neptun« 10 oder 12; D.-G. »Triton« 8 oder 9; Deutsche D.-G. »Hansa« 14 oder 15.

Eine Lücke in der Seegesetzgebung?

Jedes Gesetz, mag es noch so sorgfältig unter Berücksichtigung aller möglichen Nebenumstände ausgearbeitet sein, wird lückenhaft bleiben. Immer werden Meinungsverschiedenheiten, Differenzen, in der Bethätigung des practischen Lebens vorkommen, deren Möglichkeit im daraufbezüglichen Gesetz nicht vorgesehen ist. Deshalb spricht man von der »Lücke« in der Gesetzgebung. Mehr als in anderen Betrieben macht sich im Seeschiffahrtsgewerbe diese Schwäche geltend.

Die Seemannsordnung, sowohl die bestehende, wie der Entwurf zur neuen, das Handelsgesetzbuch überhaupt, sie enthalten verschiedene Bestimmungen über die Fürsorgepflicht des Rheders und des Reiches, erkrankten, entlassenen und hilfsbedürftigen deutschen Seeleuten gegenüber. — Unseres Wissens aber findet sich nirgends ein Passus, der darüber ganz bestimmten Aufschluss giebt, was mit einem Deserteur zu machen ist, der sich beim Consul meldet, den der Schiffer aber aus besonderen Gründen nicht mehr an Bord nehmen will, und auch nicht nehmen kann.

Wie verfährt nun ein Schiffer, wenn der Consul ihm, ohne dass er reclamirt, den Deserteur wieder an Bord schickt und als der Schiffer die Annahme verweigert eine Summe fordert, um den hilfsbedürftig Gewordenen drei Monate lang unterhalten zu können?

Der Fall ist kürzlich unter folgenden Begleiterscheinungen vorgekommen:

»Das Schiff liegt in einem Hafen, der durch gelbes Fieber verseucht ist. Der Schiffer lässt sich vom Consul des Landes, nach dessen nächsten Hafen das Schiff bestimmt ist, eine Bescheinigung darüber aus-

fertigen, dass Niemand der Schiffsbesatzung mit dem Lande Communication gehabt hat. (Ein solcher Schein ist bekanntlich nothwendig, um im nächsten Hafen von Quarantäne befreit zu sein.) Währenddessen desertirt ein Schiffsjunge, der sich nach dreitägigem Aufenthalt an Land, wo er des Nachts in Baracken und Waarenhäusern Unterkunft gesucht hatte, beim deutschen Consul meldet. Derselbe fordert hierauf, wie schon erwähnt, den Capitän des Schiffes auf, entweder den Jungen wieder an Bord zu nehmen oder eine Geldsumme zu deponiren, für einen dreimonatigen Aufenthalt des Deserteurs.

In welcher misslicher Lage befindet sich nun der Capitän?

Deponirt er die Summe? Was sagt hierzu sein Rheder?

Es handelt sich immerhin um einige hundert Mark, und nach dem Gesetz ist seines Wissens der Consul zu einer derartigen Forderung doch garnicht berechtigt.

Nimmt der Schiffer aber den Jungen, der drei Tage lang im fieberversuchten Hafen gelebt hat, an Bord und das gelbe Fieber bricht aus — was dann? Wer wird für die schrecklichen Folgen verantwortlich gemacht?

Dieser schlimmste Fall mag garnicht einmal eintreten — schon die Befürchtung, es könne die Behörde des nächsten Hafens erfahren, dass die in gutem Glauben ausgestellte Bescheinigung des ausländischen Consuls über Nichtcommunication mit dem Lande eigentlich falsch ist, kann den Schiffer zur Verzweiflung bringen, denn er kennt die aus einer solchen Eventualität möglichen Folgen. —

Also, wie soll der Schiffer handeln?

Es ist für die Beantwortung der Frage selbst ganz gleichgültig, welcher Entschluss im vorliegenden Fall gefasst und durchgeführt wurde. Genügen mag, wenn wir hinzusetzen, dass die Angelegenheit ohne nachtheilige Folgen, weder für die Besatzung noch für den Rheder, geregelt ist. Es hätte aber anders kommen können.

Nach welchem Gesetz, nach welcher Verordnung war der Consul befugt, den Capitän vor die Alternative zu stellen, entweder für einen dreimonatigen Unterhalt des nicht reclamirten Deserteurs zu sorgen, oder den Deserteur, der sich drei Tage lang im Fieberheerd aufgehalten hatte, wieder an Bord zu nehmen?

Enthalten die Instructionen, welche vom Reichskanzler herausgegeben für die Consuls Gültigkeit haben, eine Bestimmung, die unsere Frage beantwortet?

In seinem Schreiben an den Capitän beruft sich der Consul auf den § 71 der Seemannsordnung, dessen ausführende Bestimmungen den Consuls im öffentlichen Interesse empfehlen, eine Zurücklassung von Schiffslenten zu vermeiden — und dieselbe nur unter einer Sicherstellung gegen den Eintritt

der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten zu gestatten. Der Consul ersuchte daher den Capitän den Schiffsjungen an Bord zu nehmen, anderenfalls hielt er für die bescheidenste Bestreitung des Lebensunterhalts am Orte, 30 \$ monatlich für nöthig.

Wir halten den Hinweis des Consuls auf § 71 der Seemannsordnung im vorliegenden Falle nicht für zutreffend.

Der § 71 lautet bekanntlich:

»Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsamts zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass der Schiffer gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.«

In den Ausführungsbestimmungen wird ausdrücklich Folgendes hervorgehoben:

»In Rhedereikreisen wird es als eine Härte empfunden, dass das Schiff gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmannes Sicherheit für drei Monate auch dann stellen soll, wenn der Schiffer nach § 65 Nr. 1 bis 4 befugt ist, den Schiffsmann wegen Mängel in seiner Person, insbesondere wegen schwerer Dienstvergehen oder Straftaten sofort zu entlassen. Es war daher der Wunsch geäußert worden, in den angegebenen Fällen, zum Mindesten aber in den Fällen der Nr. 2, 3 des § 65 die Genehmigung des Seemannsamts zur Zurücklassung des Schiffsmannes an die Bedingung der Sicherheitsleistung nicht zu knüpfen«

Und um was handelt es sich im angezogenen § 65 (neu) No. 1 bis 4? Um Entlassungen des Schiffsmannes, zu denen der Schiffer unter gewissen Umständen berechtigt ist. Im vorliegenden Falle kommt aber nicht eine Entlassung, sondern eine Desertion in Frage.

Dass wir mit unserer Ansicht nicht vereinzelt dastehen, mag die Wiedergabe eines Satzes aus dem bedeutenden Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts, verfasst vom Wirkl. Geh. Adm. Rath Perels, kennzeichnen. Der bekannte deutsche Seerechtslehrer sagt:

»Von desertirten Schiffsmannschaften, welche der Schiffer, obwohl im Hafen anwesend, nicht reclamirt hat, ingleichen von solchen, welche schon vor längerer Zeit irgendwo desertirt oder vagabondirend oder im fremden Schiffsdienste in den Amtsbezirk des Consuls gekommen sind, hat der Consul von Amts wegen keine Notiz zu nehmen.«

Es wäre jedenfalls von weitgehender Bedeutung für alle activen Capitäne, wenn sich einer unserer juristischen Leser zu diesem Gegenstande in der »Hansa« äussern wollte. Wir stellen ihm jederzeit den entsprechenden Raum bereitwillig zur Verfügung.

Die Gross-Rhedereien um die Wende des neunzehnten Jahrhunderts.

Von Fab. Landau.

(Nachdruck verboten.)

(Fortsetzung.)

Aus den specificirten Angaben bei den einzelnen Rhedereien heben wir noch Folgendes hervor: Die Anzahl der Schiffe schwankt von 4 (International Navigation Co.) bis 123 (Det Forenede Dampskibs

Selskab) die der Tonnen von 30 134 — die späteren bis 4364 haben wir nur des Vergleichs halber gegenübergestellt — bis 440 308 die Differenz ist jetzt 410 174 und 1879 nur 110 255 Tonnen.

1900

Reihenfolge 1879	Name der Rhederei	Ort	Schiffe	Tonnen	Schiffe von je über x. 1000 T.		Von je 1000 Schiffe dieser Rhedereien	Von je 1000 T. dieser Rhedereien	Durchschnittlicher Rauminhalt pr. Schiff in T.
					1000	Sch.			
17	Hamburg-Amerikanische Packetfabrt Act.-Gesellschaft..	Hamburg	91	440 308	16	1	22 ^a	40 ^a	4838
4	Norddeutscher Lloyd	Bremen	86	388 206	14	1	21 ^a	35 ^a	4514
6	British India Steam Navig. Co.	London	113	337 266	5	25	28 ^a	31 ^a	2985
1	Peninsular- & Oriental Steam Navigation Co.	"	59	292 030	7	8	14 ^a	26 ^a	4949
	Elder, Dempster & Co.	"	88	278 989	9	1	22 ^a	25 ^a	3170
2	Messageries Maritimes	Paris	63	243 717	6	10	15 ^a	22 ^a	3868
	Nippon Yusen Kaishiki Kaisha	Tokio	76	208 821	6	11	19 ^a	19 ^a	2748
7	Comp. Générale Transatlantique	Paris	62	186 924	11	2	15 ^a	17 ^a	3015
8	Wilson T. Sons & Co.	Hull	88	180 132	6	2	22 ^a	16 ^a	2047
	Navigazione Generale Italiana	Neapel	98	176 948	4	4	24 ^a	16 ^a	1805
24	Oceanic Steam Navigations Co. (White Star Line)....	Liverpool	23	172 011	17	1	5 ^a	15 ^a	7478
9	Oesterreichischer Lloyd	Triest	70	165 792	6	1	17 ^a	15 ^a	2368
	Cayzer, Irvine & Co. (Clan Line of Steamers Ltd.)....	London	46	161 939	5	3	11 ^a	14 ^a	3520
5	Burns & Mac Iver (Cunard Steamship Co.)	Liverpool	25	142 265	13	2	6 ^a	13 ^a	5691
14	Allan, Jas & Alex (Allan & State Lines)	Glasgow	33	137 874	10	2	8 ^a	12 ^a	4178
21	Ocean Steamship Co.	Liverpool	32	134 065	7	3	8 ^a	12 ^a	4189
3	Pacific Steam Navigation Co.	"	38	132 609	7	1	9 ^a	12 ^a	3411
	MacLay & Macintyre	Glasgow	54	130 864	4	4	13 ^a	12 ^a	2423
27	Harrison, T. & J. (The Charente S. S. Co.)	Liverpool	29	129 368	9	2	7 ^a	11 ^a	4461
18	Leyland & Co. Fredr. R.	"	34	129 354	10	2	8 ^a	11 ^a	3805
60	Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-Gesellschaft ..	Hamburg	35	128 203	5	3	8 ^a	11 ^a	3663
46	Det Forenede Dampskibs Selskab	Kopenhagen	123	123 735	4	2	30 ^a	11 ^a	1005
15	Henderson, Thos & John	Glasgow	30	123 475	8	1	7 ^a	11 ^a	4015
31	Currie Donald & Co. (Castle Mail Packet Co.)	London	29	115 843	9	2	7 ^a	10 ^a	3904
13	Liverpool Brasil & River Plata Steam Navigation Co..	Liverpool	33	108 840	5	4	8 ^a	10 ^a	3300
12	Russische Dampfschiffs- und Handelsgesellschaft	Odessa	83	108 463	4	2	20 ^a	10 ^a	1367
	Deutsche Dampfschiffs-Gesellschaft »Hansa«	Bremen	36	106 323	5	5	9 ^a	9 ^a	2953
23	Union Steamship Co.	Southampton	20	101 142	12	1	5 ^a	9 ^a	5057
	Knott James	Newcastle	41	97 352	4	1	10 ^a	9 ^a	2374
10	Royal Mail Steam Packet Co.	London	29	94 939	5	8	7 ^a	8 ^a	3274
	Union Steamship Co. of New-Zealand	"	59	92 814	6	2	14 ^a	8 ^a	1573
32	West India & Pacific Steamship Co.	Liverpool	20	90 792	9	1	5 ^a	8 ^a	4539
52	Co. des Chargeurs Réunis (Chargeurs Réunis)	Havre	29	89 928	4	3	7 ^a	8 ^a	3101
	Deutsche Dampfschiffs-Gesellschaft »Kosmos«	Hamburg	26	88 683	4	8	6 ^a	8 ^a	3411
64	China Navigation Co.	London	49	87 389	3	2	12 ^a	8 ^a	1783
53	Westoll, Jas & Co.	Sunderland	39	87 223	3	10	9 ^a	8 ^a	2236
	Flotte volontaire Russe	St. Petersburg	19	86 768	7	2	4 ^a	7 ^a	4566
	Ropner, R. & Co.	W.-Hartlepool	32	86 541	3	10	8 ^a	7 ^a	2704
	Johnston, Wm. & Co.	Liverpool	22	85 186	7	3	5 ^a	7 ^a	3872
	Arzner, Eduarde & Cie.	Bilbao	44	83 448	4	2	11 ^a	7 ^a	1897
	Comp. Transatlantica	Cadix u. Barcelona	27	83 067	6	1	6 ^a	7 ^a	3076
	Deutsche Australische Dampfschiffs-Gesellschaft	Hamburg	18	80 998	5	10	4 ^a	7 ^a	4499
	Sloman, Rob. M. & Co.	"	32	76 678	5	1	8 ^a	7 ^a	2396
	Samuel, M. & Co. Shell Transport & Trading	London	21	75 124	6	3	5 ^a	6 ^a	3578
	Ruugiman, Walter & Co.	Newcastle	23	66 992	3	13	5 ^a	6 ^a	2913
45	Stoomvaart Maatschappij »Nederland«	Amsterdam	19	65 388	4	4	4 ^a	6 ^a	3441
	Indi. China St. Navig. Co.	London	33	65 101	3	1	8 ^a	6 ^a	1973
	Watts Watts & Co.	"	26	63 707	3	4	6 ^a	5 ^a	2450
	New-Zealand Shipp. Co.	"	14	60 687	6	2	3 ^a	5 ^a	4335
	Atlantic Transport Co.	"	11	60 111	9	1	2 ^a	5 ^a	5465
	Thomas Evan Radcliff & Co.	Cardiff	23	60 108	4	2	5 ^a	5 ^a	2614
	Hain, Edw. & Son	St. Ives	23	57 588	3	7	5 ^a	5 ^a	2504
	Wilhelmsen, W. & Co.	Tönsberg	23	57 418	4	1	5 ^a	5 ^a	4296
	Bucknall Bros. (British & Colonial St. N. Co.)	London	16	56 507	4	8	4 ^a	5 ^a	3531
	Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft	Hamburg	18	56 465	4	2	4 ^a	5 ^a	3137
	De Freitas, A. C. & Co.	"	18	55 667	6	1	4 ^a	5 ^a	3093
54	Societe Generale des Transports Maritimes a vapeur ..	Marseille	22	54 620	4	7	5 ^a	5 ^a	2483
	Houston, R. P. & Co.	Liverpool	16	53 496	4	1	4 ^a	5 ^a	3343
	Gordon Steamship Co.	London	26	53 214	3	4	5 ^a	4 ^a	2047
	Ward, Jos. E. & Co. (New-York & Cuba Mail St. S. Co.)	New-York	18	52 948	6	1	4 ^a	4 ^a	2941
19	General Steam Navigation Co.	London	50	52 555	2	4	12 ^a	4 ^a	1051
	Morel	Cardiff	27	52 523	3	4	6 ^a	4 ^a	1945
28	Smith, Geo & Sons	Glasgow	13	51 695	5	2	3 ^a	4 ^a	3977
	Sota y Azor	Bilbao	25	51 525	—	—	6 ^a	4 ^a	2061

1900

Reihenfolge 1879

	Name der Rhederei	Ort	Schiffe	Tonnen	Schiffe von je über x. 1000 T.		Von je 1000 Schiffe dieser Rhedereen	Von je 1000 T. dieser Rhedereen	Durchschnittlicher Haupteinsatz pr. Schiff in T.
					1000	Sch.			
43	British & African Steam Navig. Co. (s. Elder Dempster & Co.)	Glasgow	25	51 344	3	3	6 ²	4 ⁷	2054
	Donaldson Brothers	"	13	51 330	5	1	3 ²	4 ⁷	3943
	Richards, Mills & Co.	Liverpool	8	50 485	11	1	2 ⁶	4 ⁶	6311
	China Mutual St. Navig. Co.	London	10	49 392	6	3	2 ⁵	4 ⁶	4939
	Corry, John & Sons	Cardiff	22	49 304	4	1	5 ⁵	4 ⁵	2241
	Stoker, R. R.	London	11	48 781	5	3	2 ⁵	4 ⁵	4435
	Childe Shipp Co.	Glasgow	42	48 105	4	5	10 ⁵	4 ⁴	1145
	West Hartlepool St. Navig. Co.	W.-Hartlepool	19	47 580	4	1	4 ⁵	4 ⁴	2501
	Rankin Gilmore & Co. (Britisch & Foreign St. Sh. Co.)	Liverpool	12	46 525	6	1	3 ²	4 ²	3377
	Adria	Fiume	25	45 646	—	—	6 ²	4 ²	1826
	Dixon, T. & Sons	Belfast	13	45 252	4	3	3 ²	4 ²	3481
	Deutsche Levante-Linie	Hamburg	21	45 149	2	12	5 ²	4 ²	2159
	Woods, Frederik	London	17	45 118	3	2	4 ²	4 ²	2654
	Shaw Savill & Albion Co.	"	9	44 797	6	3	2 ²	4 ²	4977
	International Navigation Co.	Philadelphia	4	44 727	11	2	1 ⁰	4 ¹	11182
	Bowering, C. T. & Co.	Liverpool	19	43 880	3	4	4 ²	4 ¹	2310
	Niederländisch-Amerikanische Stoomvaart Maatschappij	Rotterdam	6	43 419	12	1	1 ⁵	4 ⁰	7236
	Rotterdam Lloyd	"	15	42 580	5	1	3 ⁵	3 ²	2839
	Southern Pacific Co.	New-York	11	42 333	4	5	2 ⁵	3 ²	3848
	Osaka Shosen	Osaka	65	42 067	3	2	16 ⁵	3 ²	647
	»La Veloce«	Genoa	12	41 890	4	4	3 ²	3 ²	3491
11	Pacific Mail Steamship Co.	New-York	15	41 464	5	2	3 ²	3 ²	2762
	Alexander Robert & Co.	Liverpool	11	41 391	4	5	2 ²	3 ²	3762
	Turner, Brightman & Co.	London	16	41 376	3	5	4 ⁰	3 ²	2586
	Canada Pacific Railway	"	19	40 853	5	3	4 ²	3 ²	2159
	Pymon Bros.	"	17	40 744	3	4	1 ²	3 ²	2402
38	Société Anonyme de Navig. Belge-Américana (Red Star L.)	Antwerpen	9	39 977	7	1	2 ²	3 ²	4442
	Pinkney, W. & T. W.	Sunderland	15	39 844	4	2	3 ²	3 ²	2656
	Asiatic St. Navig. Co. Turner & Co.	Liverpool	12	39 263	5	2	3 ⁰	3 ⁰	3272
	Woermann Linie G. m. b. H.	Hamburg	22	39 236	2	10	5 ⁵	3 ⁰	1784
71	Currie, Jas & Co.	Leith	38	39 121	—	—	9 ⁵	3 ⁰	1034
	Ulster Steamship Co.	Belfast	13	38 701	6	1	3 ²	3 ⁰	2977
	Strick, F. C. & Co.	London	15	38 375	3	3	3 ²	3 ⁰	2558
	Booth, A. & Co. (Booth St. Shipp. Co.)	Liverpool	15	38 318	3	6	3 ²	3 ⁰	2554
	Dampfschiffs-Gesellschaft »Argo«	Bremen	28	38 084	3	1	7 ⁵	3 ⁰	1399
	Adelaide Steamship Co.	Adelaide (Aust.)	25	38 043	2	10	6 ²	3 ⁰	1522
	Morivood Co.	Whitby	15	37 823	3	3	3 ²	3 ⁰	2522
	Deutsche Ostafrika Linie	Hamburg	14	37 025	5	1	3 ²	3 ⁰	2644
	Cory, W. & Son	London	34	36 966	—	—	8 ⁵	3 ⁰	1087
	China Merchants St. N. Co.	Shanghai	21	36 933	3	1	5 ²	3 ⁰	1759
29	Bailey & Leckham	Hull	24	36 650	—	—	6 ²	3 ⁰	1527
	Orient St. N. & Co.	London	6	36 611	8	1	1 ⁵	3 ⁰	6107
	Houlder Bros. & Co.	"	9	36 218	5	3	2 ²	3 ⁰	4029
	Comp. Sud-Americana d. Vapores	Valparaiso	21	35 868	3	1	7 ²	3 ⁰	1708
	Lloyd Brazilières	Rio de Janeiro	30	35 540	—	—	7 ²	3 ⁰	1185
	Bell Bros. & Mc Leland	Glasgow	11	34 512	3	4	2 ²	3 ⁰	3187
	Woodt, James Markl.	Liverpool	9	34 317	4	3	2 ²	3 ⁰	3813
	Comp. Havaraise Peninsular d. Nav. a. Vapeur	Haver	14	34 104	3	6	3 ²	3 ⁰	2436
	Lockie John	Newcastle	8	33 645	3	8	2 ²	3 ⁰	4206
	Toroball, Martin & Co.	London	6	33 582	5	6	1 ⁵	3 ⁰	5497
	British India Associated St. L.	"	8	33 164	5	3	2 ²	3 ⁰	4145
	Farrar, Grovens & Co.	"	13	33 151	3	2	3 ²	3 ⁰	2550
	Linea de Vapores Serra	Bilbao	17	32 680	3	3	4 ²	3 ⁰	1932
	Comp. Française de Navigation a Vapeurs	Marseille	13	32 858	4	1	3 ²	3 ⁰	2526
	Thomsen, Wm. & Co.	Leith	13	32 786	3	5	3 ²	3 ⁰	2522
	Swewright Bacon & Co.	W.-Hartlepool	10	32 542	3	3	2 ²	3 ⁰	2286
	Maggregor Cow & Co.	London	9	32 238	4	2	2 ²	2 ⁰	3582
	Wair, A. & Co.	Glasgow	11	32 220	4	2	2 ²	2 ⁰	2980
	Finska Angfartygs	Helsingfors	31	31 941	—	—	7 ²	2 ⁰	1690
	Jobson, M.	Appenrade	20	31 918	3	1	5 ⁰	2 ⁰	1596
	Australasian United St. Nav. Co.	London	23	31 871	6	2	5 ²	2 ⁰	1290
	Stuart, Alfred & Co.	"	10	31 721	4	2	2 ⁵	2 ⁰	3172
	Bates, Ed. & Sons	Liverpool	6	31 702	8	1	1 ⁵	2 ⁰	3281
	Hunting & Sons	Newcastle	10	31 562	4	2	2 ⁵	2 ⁰	3129
	Royden, T. B.	Liverpool	6	31 459	6	1	1 ⁵	2 ⁰	3242
	Soci. Commercial Italiano di Nav.	Genoa	10	31 450	4	4	2 ⁵	2 ⁰	3145
49	Mess Steamship Co.	Liverpool	14	31 351	3	1	3 ²	2 ⁰	2925
	Groenshulds, Cowie & Co.	"	6	31 297	7	1	1 ⁵	2 ⁰	3216
	Dampfschiffs-Gesellschaft »Neptune«	Bremen	10	31 190	3	1	12 ²	2 ⁰	677
	Gow, Harrison, C. & Co.	Glasgow	10	30 817	4	2	2 ²	2 ⁰	3781
	Edrei Massusier	Constaninople	33	30 781	3	1	8 ²	2 ⁰	772
	Mallory, C. H. & Co.	New-York	11	30 751	3	3	2 ²	2 ⁰	2789
	Bliss, F. E.	London	9	30 595	6	1	2 ²	2 ⁰	3290
	Rickinson Sen & Co.	W.-Hartlepool	11	30 425	3	5	1 ²	2 ⁰	3785
	Lawther Latta & Co.	London	8	30 421	4	4	2 ²	2 ⁰	3828

1900

Reihenfolge 1879

	Name der Rhederei	Ort	Schiffe	Tonnen	Schiffe von je über x. 1000 T.		Von je (300) Schiffe dieser Rhedereien	Von je 1000 T. dieser Rhedereien	Durchschnittliche Tonnage je Schiff
					1000	Sch.			
	Austro American St. Sh. Co.	Triest	10	30 316	3	6	2 ⁵	2 ⁵	3031
	Carns Young & Noble	Newcastle	17	30 223	3	1	4 ¹	2 ¹	1771
	Huddart Parker & Co., Proprietary	Melbourne	20	30 134	—	—	5 ⁹	2 ⁷	1506
42	Mercantile Steamship Co.	London	12	29 531	3	5	3 ⁶	1 ⁸	2461
60	Fraissinet & Co. (s. Nouvel Com. Marseillaise de Navigation & Vapeur)	Marseille	18	28 915	—	—	4 ⁸	2 ⁷	1607
47	Turnbull, Thomas & Son	Whitby	12	28 405	3	1	3 ³	2 ⁵	2366
68	Eastern Steamship Co. (Westray, J. B. & Co.)	Barrow	8	28 182	3	8	2 ⁷	2 ⁵	3523
58	Robinson, Jos & Co.	North-Shields	11	27 318	3	3	2 ⁶	2 ¹	2465
30	Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij	Amsterdam	28	26 361	—	—	7 ⁶	2 ¹	942
37	Mississippi & Dominion Steamship Co.	Liverpool	3	23 819	12	1	1 ⁴	2 ⁷	7949
73	Milburn, Wm.	London	9	23 773	3	5	2 ⁷	2 ⁷	2641
44	Papayanni, B. & Co.	Liverpool	8	21 516	3	3	2 ⁸	1 ⁸	2728
66	Pyman, Geo & Co.	W.-Hartlepool	8	21 579	3	3	2 ⁶	2 ⁶	2697
62	London & North Western Railway Co.	London	20	19 758	—	—	5 ⁹	1 ⁰	988
51	Fenwick, J. & Son		18	19 151	—	—	4 ⁵	1 ⁰	1064
35	Nelson Dockin & Co.		7	17 547	3	3	1 ¹	1 ⁶	2507
67	Telegraph Construction & Maintenance Co		4	16 259	6	1	1 ⁰	1 ⁵	4065
50	Glyn & Son, Walter	Liverpool	7	15 237	3	1	1 ⁷	1 ⁷	2151
24	Morgan & Co., Chas (Southern Pacific Co.)	New-York	8	13 019	—	—	2 ⁶	1 ⁷	1631
20	Florio & Co. J. & V	Palermo	3	4 364	—	—	1 ⁶	0 ¹	1454

(Schluss folgt in No. 2 1901.)

Hafen- und Dockeinrichtungen im Allgemeinen und für einzelne Häfen im Besonderen.

(Fortsetzung.)

Copenhagen.

Die Hauptstadt Dänemarks ist vorzugsweise ein Sammel- und Abladeplatz, der in seinem Rücken weder ein dichtbevölkertes Land noch bedeutende Industriestädte hat. Dänemark ist ein ackerbaubetriebendes Land, das mehr oder weniger durch Landstriche begrenzt wird, in denen die Agricultur den hauptsächlichsten Ernährungsweig darstellt. In geschützter, centraler Lage befindlich, durch Eis nur selten blockirt, stellt Copenhagen denjenigen Hafen dar, der Scandinavien und zahlreiche baltische Häfen mit den Erzeugnissen ausländischer Industrie- und Agriculturproducte versieht. Diese Zufuhr wird sowohl durch kleinere Dampfer und Segelschiffe als durch eisernen Leichter bewerkstelligt.

Der neue Freihafen verdankt seine Existenz zum Theil den allmählig immer mehr veralteten Hafeneinrichtungen, jedoch wahrscheinlich noch mehr der Besorgnis, die der Bau bzw. die Inauguration des Kaiser Wilhelm-Canals in sofern hervorgerufen hat, als man dann noch stärker als vorher in Hamburg den Nebenbuhler im Kampf um den Nord-Ostseeverkehr befürchtete. Die städtische Verwaltung gab den nöthigen Platz zum Freihafen kostenlos her, ebenso trug sie die Kosten der Construction, während ein Syndicat bestehend aus führenden Kaufleuten und Bankiers die Anschaffungskosten der Einrichtung und Ausrüstung des neuen Hafens zur Verfügung stellte. Die Gesamtherstellungskosten des Freihafens incl. seiner Ausrüstung haben 1 250 000 £ betragen. Von den durch Hafenabgaben erzielten Einnahmen gehen die ersten 4% in die Hände der Stadt über, während das erwähnte Syndicat weitere 4% einnimmt.

Die Hafeneinfahrt mündet in den Sund, der Hafen selbst

ist frei vom Wandel der Gezeiten. Die durchschnittliche Tiefe beträgt 30 Fuss engl. Hinreichende Verbindung mit dem Eisenbahnnetz des Landes, zahlreiche electrische Kräne, einfache und doppelte Ladeschuppen wirken gemeinsam auf eine schnelle Entlochung der Ladung. Ganz besonders sind die zur Getreideentlochung vorgesehenen Einrichtungen, in Gestalt hochmodern eingerichteter Getreidespeicher und Elevatoren hervorzuheben. Keine Kosten sind gescheut, um die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der technischen Erfindungen im Bau von Getreidelöschvorrichtungen anzuschaffen. Auch nach anderer Richtung hin gewinnt man den Eindruck, dass die maassgebenden Kreise von Copenhagen bemüht sind, der Stadt den Ruf als Handelsmetropole der Ostsee zu erhalten. Trotz alledem scheint es passend -- meint unser englischer Vetter -- der alten Kaufmannstadt zu rathen, dass sie ihr Augenmerk mehr auf das Thun und Treiben der südlichen Nachbarn lenkt, die unentwegt bemüht sind, ihren Antheil am Ostseeverkehr zu vergrössern. Sodann wendet Mr. Owen seine Aufmerksamkeit dem Kaiser Wilhelm-Canal zu, den er ein grosses Culturwerk nennt, welches die gute Eigenschaft hat auch in nicht mehr ferner Zukunft für seine Eigenthümer, nämlich das Deutsche Reich, im Sinne eines geschäftlichen Unternehmens Ueberschüsse abzuwerfen.

London.

(Das Ravier und die Docks.)

Haben wir nun bei der Betrachtung von Hafen- und Dockeinrichtungen, die für jeden Rhedor von grösster Bedeutung sind, die Mersey, Schelde, Elbe, Weser und den Sund kennen gelernt, so wenden wir uns zum Schluss unserer Ausführungen wieder dem alten Hafen von London zu, um Vergleiche zu stellen. Es wäre gewiss interessant gewesen noch weit eingehender, als es geschehen, auf den Stand der in Betracht kommenden Punkte in britischen und continentalen Häfen einzugehen, jedoch wir glauben, die bisherigen Bemerkungen bilden eine genügende Basis, auf der mit London Vergleiche gestellt zu werden vermögen. Da ist in erster

Linie die Anseglung. Wir haben die Arbeiten und ihren Fortschritt in anderen Häfen kennen gelernt, ebenfalls auch den auf mannigfache Ursachen zurückzuführenden Widerstand, der einer Vertiefung des Hafens durch Baggern entgegentritt.

Wie steht es nun in dieser Beziehung mit London?

Ich habe schon im Februar hierüber Einiges geschrieben. Reproduciren wir kurz einige Stellen. Vor 6 Jahren bekundete eine »Royal Commission«, dass London für grosse Schiffe nicht hinreichende Wassertiefe aufweise und dass eine Vertiefung auf durchschnittlich 30 Fuss eine nothwendige Forderung sei. Diesem Vorschlage ist keine Berücksichtigung geschenkt worden. Die »Thames Conservancy« hat gethan, was sie konnte — immerhin wir mussten uns mit einem Tiefgang von 26 Fuss zufrieden geben.

Wie ist Das zu erklären?

Die Erklärung ist, es fehlt der Conservancy an den nöthigen Mitteln — zwei Millionen Pfund waren veranschlagt — um den Plan ausführen zu können. »Es wäre ungerecht, die Rheder im Allgemeinen deshalb zu belasten, weil es das Bedürfniss einer procentual geringen Anzahl Schiffe erheischt, das Fahrwasser zu vertiefen«, wird entgegnet. Das heisst mit anderen Worten. »Alle Rheder, die durch den Bau grosser Schiffe den Zeitgeist verstanden haben, und mit ihm fortschreiten, müssen sich, weil sie zu der Minorität gehören, mit den bestehenden Verhältnissen zufrieden geben.« Sie sind deshalb gezwungen einen unzeitgemässen und veralteten Hafen, dadurch dass sie ihn mit ihren Schiffen aufsuchen, auf der Höhe zu halten — nicht aber dürfen sie eine umgekehrte Forderung erwarten. Die bestehenden Verhältnisse sind beklagenwerth, sie drohen die Existenz des Hafens aufs Spiel zu setzen. Jedoch was für Jedermann ein Geschäft bedeutet, ist es für Niemand.

Doppelt fühlbar wird die Rückständigkeit des Londoner Hafens, wenn man bedenkt, dass die »Royal Commission« schon vor sechs Jahren eine gleichmässige Hafentiefe von 30 Fuss für nothwendig hielt, während dieser, den practischen Bedürfnissen entsprechenden Forderung aber auch heute noch nicht nachgekommen ist, obgleich eigentlich erst in den letzten sechs Jahren die Seeleviathanen in den Rahmen der Erscheinung traten. Da zu grössten Schiffen immer nur diejenigen gehören, welche für die billigste Fracht zu fahren vermögen, wird der Verkehr der Tiefwasserhäfen in die Hände der Rheder grösster Schiffe übergehen müssen. Solche Rheder werden sich mit Recht sträuben, ihre Schiffe in einen Hafen zu senden, dessen Einrichtungen, Verzögerungen — und schliesslich auch Unfälle mit sich bringen. Die Folge wird sein: Nach London sind höhere Frachten zu zahlen als nach seinen Concurrenz-Häfen.

Welchen Grad von Unpopularität London geniesst, mag folgendes Beispiel lehren: »In einer Versammlung des »Chamber of Commerce« äusserte sich ein Mitglied. Ein Schiff war vom Osten nach Falmouth für Order bestimmt; nach der Charterpartie sollte der endgültige Entlöschungshafen auf der Strecke zwischen Dünkirchen und Hamburg liegen, bezw. Liverpool oder Glasgow sein. Etwa einen Monat vor der muthmaasslichen Ankunft in Falmouth, wurden die Rheder befragt, welche Concessionen sie machen, wenn London der Bestimmungshafen würde. Sie antworteten: »Concessionen um nach London zu kommen!? London steht nicht auf der Charterpartie! Soll das Schiff dorthin, dann fordern wir einen Frachtzuschlag von 2s 6d per Tonne! — In Bremen habe ich selbst Charterpartien für Holzladungen gesehen, in denen ausdrücklich vermerkt war, für London als Entlöschungshafen 2s 6d per Tonne extra.

(Schluss folgt.)

Reisebericht

des

Schulschiffes „Herzogin Sophie Charlotte“

von Philadelphia nach Hogo (Japan).

Nachdem das Schulschiff am 14. Juni 1900 die Stadt verlassen hatte, wurde zunächst im Schleppplan von 2 Schleppdampfern und unter Assistenz eines Lootsen der Delawarefluss hinunter geschleppt. Am 15. Juni um 9 Uhr Vorm. wurde Delaware-Breakwater passiert — woselbst der Lootse entlassen wurde — und als um 10 Uhr auch die offene See erreicht war, wurden Segel beigesetzt, die Schleppdampfer entlassen und begann damit unsere eigentliche Reise. Flaue östliche und südöstliche Winde hielten das Schulschiff noch bis zum 18. Juni unter der Küste fest, alsdann stellten sich aber die sommerlichen SW.-Winde (Antipassat) ein und da dieselben genügend frisch waren, so konnte die Reise damit in erfreulicher Weise gefördert werden. Am 25. Juni, als das Schulschiff auf 35° N. und 41° W. stand, fand dieser günstige Wind sein Ende und leichte südliche Winde, untermischt mit vielen Windstillen, traten an dessen Stelle; das Barometer, welches hier einen Luftdruck von 772 mm notirte, stieg im Laufe der nächsten Tage noch um ein Bedeutendes — bis 778 — und wurde dadurch angezeigt, dass das Schulschiff sich in grosser Nähe des mittelatlantischen Hochdruckgebietes befand und dieses selbst zur Zeit ziemlich weit nach Westen und Süden verschoben lag. Diese so ungünstige Lage des Hochdruckgebietes, wodurch die Sommerreisen von den nordamerikanischen Häfen nach dem Aequator oft so sehr beeinflusst werden, verzögerte nun auch die Reise des Schulschiffes in unerwünschter Weise. Bis zum 2. Juli stand das Schulschiff unter dem störenden Einfluss derselben und konnte während dieser Zeit nur bis 32° N. und 35° W. vorrücken. Hier lief nun zwar der leichte Wind durch West und Nord nach Ost und der Luftdruck begann abzunehmen, aber durch die so südliche Lage und die grosse Ausprägung des Hochdruckgebietes war auch der NO.-Passat nach Süden verschoben worden und nicht eher, als am 8. Juli, als das Schulschiff bereits auf 25° N. und 34° W. stand, kam der so lang ersohnte NO.-Passat frisch und beständig durch.

Es ist seit Jahren viel über die Frage gestritten worden, ob es nicht besser sei, auf Sommerreisen die Route so westlich zu nehmen, dass man von dem in dieser Jahreszeit auf die Mitte des nordatlantischen Oceans lagernden Hochdruckgebiet und den dasselbe umgebenden Windstillen verschont bleibe, und besonders der so sehr verdient gewordene Hydrograph Maury empfahl eine solch westliche Route; und Schiffe, die dieselbe verfolgten, erzielten in der Regel weit bessere Erfolge, als diejenigen, die der alten Route, des NO.-Passat in einer gut östlichen Position anzuschneiden, treu blieben. Die Neuzeit hat nun aber gelehrt, — Verdienst der deutschen Seewarte in Hamburg — dass, wenn auch die Sommerreisen von Nordamerika nach dem Aequator auf einer gut westlichen Route vielfach gekürzt werden können, solches aber fast immer auf Kosten der Weiterreise geschieht und darum Schiffe, deren Bestimmungsort jenseits des Cap der guten Hoffnung liegt, im nördlichen Sommer, wo zwischen 12° N. und Aequator — Juli-October — der SW.-Monsoon weht, besser thun, die Linie in einer gut östlichen Position zu schneiden. Da nun aber im NO.-Passat der Curs vom Wind bedungen wird, also man nicht mehr die freie Wahl hat, so muss man schon im Gebiete

Der freundlichen Gefälligkeit des Norddeutschen Lloyd verdanken wir, dass der nach vielen Richtungen hin sehr interessante Reisebericht in der „Hansa“ Aufnahme finden kann. Im Berichterstatter, dem Führer des Schulschiffes, lernen wir einen schreibgewandten und scharf beobachtenden Seemann kennen, der auf manche Erscheinungen, an denen Viele achtlos vorübergehen, die Aufmerksamkeit des Lesers zu richten vermag. D. R.

der umlaufenden Winde, nördlich vom Passat, sein Augenmerk auf eine gute östliche Position richten und dies muss ganz besonders im Juni und October der Fall sein, wo man nicht immer mit Sicherheit auf den SW.-Monsun rechnen kann, also auch keine Garantie vorhanden ist, im Süden von $10-8^{\circ}$ N. noch wesentlich Ost gut machen zu können. Der NO.-Passat war mässig und beständig, und konnte das Schulschiff in befriedigender Weise nach Süden vorrücken. Nachdem am 15. Juli 10° N. und $23,5^{\circ}$ W. erreicht war, wurde der Passat flau und unbeständig, wodurch die südliche Grenze desselben angezeigt wurde. In etwa 9° N. lief der leichte Wind durch Nord und West nach SW. und war damit das Gebiet des SW.-Monsuns erreicht; dieser anfangs noch schwache Wind wurde bald frischer und da derselbe von einer mässig starken östlichen Strömung begleitet war, so konnte bis zum 21. Juli 5° N. und 16° W. erreicht werden. Hier wurde bei Südwind gewendet und bei langsam aufräumendem SO.-Passat am 23. Juli in 21° W. der Aequator überschritten, nach einer Reise von 38 Tagen ab Philadelphia.

Der SO.-Passat erwies sich als ein kräftiger und beständiger Wind, wenngleich auch aus unerwünscht schrager Richtung wehend und wurde bereits am 31. Juli auf 26° S. und 34° W. dessen polare Grenze erreicht. Auf dem nun folgenden langen Weg nach Osten, im Gebiete der vorherrschend westlichen Winde, wurden durchweg mittelmässige Verhältnisse angetroffen; der Wind war fast immer aus günstiger Richtung, aber zeitweise unerwünscht flau und von irgend einem Sturme wurde die Fahrt auf dieser langen Strecke nicht beeinflusst. Wenn diese 6000 Seemeilen lange Strecke trotz der leichten Winde und dem schönen Wetter in verhältnissmässig kurzer Zeit durchsegelt werden konnte, so war dies vorzugsweise der grossen Segelfähigkeit des Schulschiffes zu verdanken. Die mittlere Geschwindigkeit des Schulschiffes betrug auf diesem Wege 10 Seemeilen pro Stunde, das beste Etmaal verzeichnet 325 Seemeilen, bei steifem NW.-Wind, welches mit Berücksichtigung der Zeitdifferenz eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von $13\frac{1}{4}$ Knoten ergibt. Die eingehaltenen Schnittpunkte auf dieser Strecke waren die folgenden: 0° O. in 38° S. am 12. August. Cap der guten Hoffnung in 41° S. am 16. August, 70° O. in 45° S. am 22. August und 100° O. in 37° S. am 1. September. Hier wurde die Schiffsleitung vor die Wahl gestellt, entweder die Reise durch eine der östlichen Passagen oder weiter durch den Molukken-Archipel in den Stillen Ocean hinein zu verfolgen; dieselbe entschied sich für die letztere und zwar nicht allein aus rein fachmännischen Gründen, sondern auch im Hinblick auf die erzieherischen Vortheile, die auf dieser Route in Aussicht standen.

Es wurde demgemäss ein noch nördlicher Kurs verfolgt und bei niedrigem Luftdruck und steifem westlichen und südwestlichen Wind und später nördlich gerichteten Gradienten und frischen südöstlichen Winden verlief zunächst die Reise wieder in erfreulich rascher Weise. Auch als am 6. Septbr. auf 24° S. und 110° O. der SO.-Passat ohne vorherige Windstillen und Mallungen angetroffen wurde, konnte eine andauernd gute Fahrgeschwindigkeit erzielt werden, sodass bereits am 12. September nach einer Reise von 80 Tagen der Eingang zur Allasstrasse erreicht wurde. Flauer südlicher Zug und theilweiser Fluthstrom führten das Schiff noch an demselben Tage nach der Rhede von Bally oder Labu Hadjee, woselbst wegen eintretender Windstille und conträrer Strömung, sowie wegen Uebnahme von Verfrischungen und Abgabe unserer Briefschaften für die Nacht geankert wurde. Nachdem noch am Abend der holländische Resident von Labu Hadjee uns einen Besuch abgestattet und versprochen hatte, für rechtzeitige Herbeischaffung aller aufzutreibenden Verfrischungen Sorge tragen zu wollen, wurden am 6 a.m. den 13. September

2 Boote mit Officieren, Cadetten und Mannschaften besetzt und in Bally gelandet. Zwischen 9–10 a.m. sprang lebhaftes Seebrise auf und wurde das Signal zum Anborkommen der Böte gesetzt und nachdem dieselben um 10 a.m. prompt auf Seite waren, wurden Segel gesetzt, Anker gelichtet und der Rest der Allasstrasse durchsegelt. Um 3 p.m. am 13. Septbr. erreichte das Schulschiff den Ausgang dieser Strasse und trat somit in die Sunda-See ein. In diesem Meere wurde, der Jahreszeit entsprechend, noch ziemlich beständiger SO.-Monsun angetroffen und konnte dasselbe damit in 2 Tagen durchsegelt werden. Wegen der schrägen Richtung des Monsuns, verbunden mit einer leichten westlichen Versetzung in der Sunda-See wurde zum Eingang in die Macassar-Strasse der Canal im Südwesten der Borneo-Bank gewählt und nördlich von den Siri-Inseln und den Laurel-Untiefen nach der Celebes-Seite hinüber gesteuert, in Sicht von Cap Mandar. Bis Cap William wurde die Küste von Celebes festgehalten und wechselten Land- und Seewinde auf dieser Strecke ziemlich regelmässig und gewährten so dem Schulschiffe einen befriedigenden Fortgang. Später wurde mehr die Mitte dieser Strasse festgehalten, woselbst der Wind denn auch eine mehr südwestliche Richtung annahm und wenngleich die Winde überall nur schwach waren, so konnte doch, da keine Gegenströmung angetroffen wurde, fast immer ein befriedigender Fortgang erzielt werden und nachdem am 18. September der Aequator in $119,2^{\circ}$ O. überschritten worden war, wurde am 20. September der Ausgang der Macassar-Strasse erreicht. Die Strömung in dieser Strasse war eine unbedeutende, am Tage fand in der Regel eine leichte nördliche und während der Nacht eine leichte südliche Versetzung statt, die sich im Mittel ziemlich ausglich. Es mag hier am Platze sein, noch Einiges über die hydrographischen Verhältnisse der Macassar-Strasse anzuführen: die Imray'schen Karten — Eastern-Route to China and Japan — sind, wie fast überall im indischen Archipel, so auch hier äusserst mangelhaft und ganz besonders ist dies in der Macassar-Strasse mit Rücksicht auf die Tiefenverhältnisse der Fall; diese Karten notiren im Süden und Westen der Borneo-Bank-Tiefen 35–40 Faden, wohingegen vom Schulschiff mit 100–150 Faden keine nirgends Grund angelothet wurde; auch im Osten der Bank, zwischen dieser und der Küste von Celebes, sind Tiefen von 25, 40 und 50 Faden angegeben und überall wurde vom Schulschiff mit 100–120 Faden Lothleine kein Grund angetroffen. In Bezug auf die Borneo-Bank selbst dürften die Vermessungen und Lothungen des niederländischen Vermessungsfahrzeuges »Banda« vom Jahre 1895/96 — Veröffentlichung der deutschen Seewarte — als äusserst werthvoll hingestellt werden, denn überall stimmten die auf dem Schulschiffe vorgenommenen Lothungen mit denen der »Banda« überein und ganz besonders verdient noch hervorgehoben zu werden, dass die 100–150 Faden Grenze im Osten der Bank sehr scharf festgelegt ist und auch hier die Lothungen des Schulschiffes mit denen der »Banda« gut stimmten. In der Celebes-See wurden leichte südwestliche, westliche und nordwestliche Winde angetroffen, untermischt mit vielen Windstillen und da auch die östliche Strömung überall eine äusserst schwache war, so verlief hier die Reise nur äusserst langsam und erst am 24. September konnte das Schulschiff durch die Siao-Passage in den Stillen Ocean hinaustreten. Um eine event. östliche Strömung mit auszunutzen, wurde zunächst auch im Stillen Ocean noch ein vorwiegend östlicher Kurs beibehalten; der Wind kam hier auch wieder etwas frischer aus der SW.-Richtung durch, aber die erhoffte östliche Versetzung liess uns überall im Stiche.

Am 26. September kam Tobo- oder Lord North-Insel (ein Corallen-Atoll) in Sicht und um 6 p.m., als wir dieselbe in einem Abstand von 4–5 Sm. passirten, kamen 5 Canoes mit ca. 80 Mann Besatzung längsseite und es entfaltete sich trotz

der Dunkelheit ein äusserst lebhafter Tauschhandel. Altes Bandeis, verrostete Nägel, Abfälle von Eisen und Stahldraht, die vorher sorgfältig gesammelt und aufbewahrt worden waren, fanden guten Absatz und als Gegenobjecte wurden Cocosnüsse, Muscheln, Fischleinen, tobianische Leibwäsche etc. dafür eingetauscht. Diese armseligen und harmlosen Atollbewohner werden von den Seefahrern sämtlicher Nationen mit viel Misstrauen begegnet und sind die haarsträubendsten Unthaten auf ihr Conto gebucht worden, ohne auch nur den kleinsten Beweis dafür jemals erbracht zu haben. Noch im Jahre 1897 berichtet der Capitän eines Bremer Segelschiffes in der „Weserzeitung“, dass er auf mehrere Insassen eines Canoes, die von der kleinen Insel Pulo-Mariere aus dem Schiffe einen Besuch abstatten wollten, anfangs zwar ohne, später aber mit gutem Erfolge hätte schießen lassen und bedauert, dass er nicht mehr Munition (50 Patronen) zur Verfügung gehabt hat. Selbstredend wollten diese Insulaner wieder einmal das Schiff überfallen, aber wenn man bedenkt, dass hier ein armseliges Canoe mit vielleicht 12–15 ebensolch armseligen nackten Insulanern ohne jede Waffe gegen ein grosses eisernes Segelschiff mit 25–30 Mann Besatzung stand, so verliert diese Annahme all und jede Wahrscheinlichkeit. Dass die Insulaner das Schiff unter wildem Geheul umkreisten, verbürgt ebensowenig irgendwelche feindlichen Absichten; dies war wohl kein Kriegsgeschrei, sondern ein Freudengeheul, dass sie trotz der Nacht das Schiff erreichten, während andere Canoes nicht so glücklich gewesen waren; Neid und Abgunst haben eben schon den Weg bis zu diesen entlegenen Inseln gefunden. Eine solch rohe und brutale Behandlung seitens der passierenden Schiffe dürfte aber wenig geeignet sein, sich die Freundschaft dieser Insulaner zu erwerben und da es immerhin vorkommen kann, dass eine schiffbrüchige Mannschaft gezwungen wird, die zeitweilige Gastfreundschaft dieser Insulaner zu beanspruchen, so verdient das Verfahren dieses Capitäns den allerschärfsten Tadel.

Schreiber dieses hat auf mehreren Reisen diese Insulaner an Bord gehabt — einmal sogar 14 Canoes mit 218 Mann — und obgleich immer sorgfältige Vorkehrungen gegen einen eventl. geplanten Ueberfall getroffen wurden, so hat derselbe doch niemals auch nur den kleinsten Anhaltspunkt dafür finden können; jedesmal wurden die Canoes scharf untersucht und konnte niemals eine Waffe, auch nicht die allerprimitivste, entdeckt werden. Auf meinen früheren Reisen kam immer der alte Rajah von Tobl selbst, diesmal kam er nicht, wohl weil es schon dunkel war, auch mag der alte Herr inzwischen das Zeitliche gesegnet haben, aber einer von seinen Söhnen war gekommen. Als derselbe an Deck kam, um seinen Salan zu machen, erkannte er Schreiber dieses sofort und in dem unsinnigsten Freudenrausch wollte Händeküssen und Beriechen meiner Herzgegend kein Ende nehmen. Nachdem der Inhalt der Canoes eingetauscht und der junge Rajah einen weissen Anzug nebst Cylinder, Paletot und Schirm erhalten hatte, die aber wegen der grossen Verschiedenheit unseres körperlichen Umfangs nur etwas überflüssig passten, wurde Abschied genommen.

Officiere und Cadetten begleiteten meinen herausgeputzten königlichen Freund unter nicht endenwollendem Gelächter ans Fallreep und gravitatisch nach allen Seiten sich vorbeugend und manchen gnädigen Händedruck ertheilend, stieg er wieder in sein königliches Canoe hinab. Erwähnt soll noch werden, dass der junge Rajah diesmal einen Cognac trank, allordings erst, nachdem ich vorgetrunken hatte, wozu ich weder ihn, noch seinen Vater auf früheren Reisen ja habe veranlassen können. Von Tobl aus wurde ein nördlicher Cours aufgenommen und leichte Winde, die aber fast immer eine günstige Richtung hatten, ermöglichten auch hier einen einigermaassen befriedigenden Fortgang. Von einem regulären SW. Monsun wurden

kaum noch Spuren angetroffen und war daher auch nirgends eine wesentliche Strömung bemerkbar.

In etwa 7° N. und 135° O. lief der leichte Wind am 1. October nach NNW. und wurde damit unsere ursprüngliche Absicht, zwischen den Pelew- und Carolinen-Inseln nach N. zu segeln, vereitelt. Es wurde also weiter ein NO. Cours verfolgt und die Goulon-Insel, sowie die Insel Yap an ihrer Ostseite passiert und nachdem hier der leichte Wind wieder eine südöstliche Richtung angenommen hatte, nordwärts gesegelt und am 3. October 10° N. in 138,5° O. geschnitten. Bis nach 13° N. blieben leichte südöstliche Winde, untermischt mit vielen Windstillen vorherrschend und war der Fortgang des Schulschiffes ein dementsprechend langsamer; auch in letzterer Position, als der NO.-Passat endlich durchkam, war derselbe sehr flau und unbeständig und konnte auch dann das Schulschiff sich nur in langsamer Fahrt dem Bestimmungshafen nähern. Am 8. October wurde 20° N. in 136,6° O. geschnitten und wenn der Passat bis soweit aus einer ziemlich krummen Richtung war, um einen solch östlichen Schnittpunkt dieses Breitengrades zu ermöglichen, so kam er später aus einer unerwünscht schrägen Richtung, wodurch das Schulschiff unter die SO. Küste von Japan gedrängt wurde und so 30° N. in 132,2° O. passierte. Der Wind blieb auch hier aus einer schrägen NO. Richtung und wurde gleichzeitig stürmisch. Der noch übrige Theil der Reise, entlang der japanischen Küste, musste gegen conträre Winde zurückgelegt werden und konnte das Schulschiff infolgedessen erst am 17. October den Eingang zum Kii-Canal erreichen. Leichte conträre Winde und Windstillen verzögerten hier die Reise nun noch derart, dass das Schulschiff den Bestimmungshafen erst am 20. October, nach einer Reise von 127 Tagen, erreichen konnte.

Eine Anzahl deutsche und englische Schiffe, die Philadelphia resp. New York 2, 3 und 4 Wochen früher verlassen haben, sind noch nicht angekommen und scheint danach die Route des Schulschiffes eine gut gewählte und die Reise als eine vorzügliche Leistung betrachtet werden zu dürfen.

Verlöst an Segel und Tauwerk hat das Schiff nicht erlitten, ebenfalls keine Beschädigungen an Bmastung und Rumpf, es ist daher in gewohnter bester Ordnung.

Officiere, Cadetten und Mannschaften waren stets und sind gesund.

Hiogo, den 22. October 1900. gez.: Geo. Warncke.

Schiffbau.

Stapellauf. Am 19. December lief der für die Ostasiatische Fahrt der Hamburg-Amerika Linie bestimmte Dampfer „Sithonia“ (Stapel-No. 203) auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft glücklich ins Wasser. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind 436×56×31' 11".

Vermischtes.

In seinem vierten Rundschreiben (welches wir in No. 1 1901 veröffentlichen) sagt u. A. der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins: „Am 16. d. M. ist vor dem Hafen von Malaga S. M. Schulschiff „Gneisenau“ verunglückt. Im ganzen deutschen Vaterlande und in vielen Theilen des Auslandes hat dieses Unglück, durch welches viele blühende Menschenleben zu Grunde gingen, Trauer hervorgerufen. Alle an der deutschen Handelsschiffahrt Betheiligte schätzen im vollen Maasse die Verdienste, welche sich die Officiere und Mannschaften der deutschen Kriegsflotte durch den Schutz der deutschen Interessen im Auslande in ehrenvoller Weise erworben haben und stets von Neuem erwerben. Das Andenken des Commandanten, der Officiere und Mannschaften der „Gneisenau“, welche im Dienste des Vaterlandes den Tod fanden, wird in hohen Ehren gehalten werden.“

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Nov. 1900 und 1899 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste erlitten 26 Dampfer, 80 Segler 1899 und 26 Dampfer, 76 Segler 1900, Beschädigungen: 438 Dampfer, 208 Segler in 1899 und 438 Dampfer und 221 Segler 1900. Nach Flaggen geordnet gingen im Novbr. 1900 folgende Schiffe verloren: amerikanische 2 Dampfer, 10 Segler; brasilianische 1 Segler; britische 14 Dampfer, 22 Segler; chinesische 1 Dampfer; dänische 2 Segler; deutsche 1 Dampfer, 5 Segler; französische 1 Dampfer, 5 Segler; griechische 2 Segler; italienische 3 Dampfer, 6 Segler; niederländische 1 Dampfer, 1 Segler; norwegische 1 Dampfer, 13 Segler; russische 4 Segler; schwedische 1 Dampfer, 5 Segler; spanische 1 Dampfer. Zusammen 26 Dampfer und 76 Segler.

Büchersaal.

Mittheilungen aus dem Leben des vormaligen Navigationslehrers und Navigations-Examinators **H. Brarens** in Tönning. Zur Erinnerung an einen verdienstvollen Mann. Von **Julius Ebsen**, Königl. Navigationslehrer. Im Selbstverlage des Verfassers, 1900. Preis \mathcal{A} 1,50.

In H. Brarens, einem Kinde der sog. Westseeinseln, wird uns vom Verfasser ein Mann vor Augen geführt, der sich um die fachmännisch-theoretische Ausbildung deutscher — besonders schleswig-holsteinischer Seeleute unvergängliche Anerkennung erworben hat. Als practischer Seemann, der in allen Stellungen seines Berufs, insbesondere als Schiffsführer thätig gewesen war, hatte er, der aussergewöhnlich begabte Mann, im dienstlichen Verkehr mit dänischen Seeofficieren seinen Wissenshorizont ganz bedeutend erweitert. Nachdem er die Seefahrt ganz aufgegeben, gelang es ihm zuerst (29. Januar 1796) in Wyk auf Föhr, später, als er Lootseninspector in Tönning wurde, auch dort (Mitte 1799), eine königliche Concession als Navigationslehrer und Navigations-Examinator zu erhalten. Da Brarens einsah, dass er sein Ziel, den Bildungsgrad der Seeleute zu erhöhen, nicht allein durch Unterrichten erreichen konnte, entschloss er sich zur Herausgabe eines nautischen Lehrbuches, eines umfangreichen Werkes; das erste in deutscher Sprache, welches wir besitzen. Im Laufe der Zeit erschienen noch weitere Schriften, in denen die Lehrgegenstände aufgezählt sind, deren Kenntniss ihr Verfasser vom Seemann damaliger Zeit forderte. Ein ungefähres Urtheil über die Wirksamkeit des vielbeschäftigten Mannes lässt sich bilden, wenn man bedenkt, dass er in 30jähriger Thätigkeit als Navigations-Examinator ca. 3500 Seeleute geprüft hat. Für hamburgische Seeleute ist die Mittheilung noch besonders interessant, dass der im Juni d. J. verstorbene Seniorchef der Weifirma Robert M. Sloman, Herr Robert Miles Sloman, der Ekel des Navigationslehrers Brarens war. — Weil wir alle Ursache haben, Herrn Ebsen für die Mühe zu danken, mit der er die alten Daten geschickt zusammengestellt und dem deutschen Seemann Gelegenheit gegeben hat, etwas über die auf nautisch-seemannischem Gebiet bahnbrechende Thätigkeit von H. Brarens zu erfahren, können wir das kleine Buch unseren Lesern warm empfehlen.

Die deutsche Hanse. Ihre Geschichte und Bedeutung. Für das deutsche Volk dargestellt von **Theodor Lindner**, ord. Prof. der Geschichte an der Universität Halle. Mit Titelbild, 72 Textabbildungen und Karte in Farbendruck. Neue billige Auflage. In Geschenkbund 3 \mathcal{A} . geheftet 2,25 \mathcal{A} . Leipzig, **Ferdinand Hirt & Sohn**.

Die erste, wesentlich theuere Auflage hat schnell Absatz gefunden. Um nun die Anschaffung auch in den weitesten Kreisen zu ermöglichen, hat die Verlagsbuchhandlung die neue Auflage jetzt als billige Volksausgabe erscheinen lassen.

Bei dem fort und fort steigenden Interesse für unser See- und Handelswesen und nicht zuletzt auch für die Marine ist dieses inhaltlich zuverlässige und fesselnd geschriebene Volksbuch von geradezu actuellem Bedeuten.

Eine so zeitgemässe Arbeit aus so berufener Feder verdient umso mehr die allgemeinste Beachtung, als die Geschichte und Bedeutung der Hanse viel zu wenig bekannt sind und es vielfach nicht genug gewürdigt wird, was deutscher Muth und deutsche Intelligenz in den glorreichen Tagen der Hanse Grosses geleistet haben. Um so erwünschter muss es deshalb sein, dass allgemein die Gründe bekannt werden, die zu den grossen Erfolgen der Hanse, später aber auch zu ihrem Niedergange geführt haben.

Zahlreiche Abbildungen, mit Sorgfalt ausgewählt und zum Theil nach schwer zugänglichen Quellen beschafft, beleben und erläutern den Text; eine Karte in Farbendruck, welche das Gebiet der Hanse um 1400 darstellt, erleichtert es dem Leser, dem verschlungenen Gange der Dinge zu folgen. Bibliotheken und Lesehallen werden ein solches Werk nicht entbehren können, aber auch im Hause, in der Familie sollte dieses für Jung und Alt gleich lehrreiche und interessante Buch, das sich in dem geschmackvollen Einbände auch trefflich als Geschenk eignet, nicht fehlen.

Kaiser Wilhelm-Canal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat November 1900.

(Mitgetheilt durch Gläfer & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtensau.)
(Nach Ermittlungen des Kaiserl. Canalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	}	1059 mit 395 516 N.-R.-T.	
do. geschleppt			
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft.....	1503	56 217	„
Leichterfahrzeuge.....	98	19 616	„
Zus.		2660	471 395

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	721 Fahrzeuge	mit 202 419 N.-R.-T.
britischer	57	38 535	„
dänischer	72	31 827	„
schwedischer	83	29 886	„
norwegischer	62	39 609	„
französischer	—	—	„
russischer incl. Finn.	28	24 850	„
div. Flaggen	36	28 390	„

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	1291 Schiffe
„ 6 m bis 8,5 m	30 „

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	10 Std. 19 Min.
„ „ 5,5—6,9 „ „	14 „ 31 „
„ „ 7,0—8,5 „ „	14 „ 25 „
„ Schleppzüge.....	33 „ 27 „

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend:	24 Min.
ausgehend:	16 „
in Holtensau eingehend:	18 „
ausgehend:	12 „

Es passirten bei electricischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit....	364 Fahrzeuge
„ der halben oder eines grösseren Theiles der Fahrzeit.....	305 „

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 11 Tagen.

James Imray & Son, ^{L^{td}} and Norie & Wilson

Chart Publishers, &c &c

MINORIES-LONDON.

NEW CHARTS.

- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Western Route to China, — Chart No. 1).** Limits, latitudes $2^{\circ} 50'$ and $7^{\circ} 10'$ S., and longitudes $103^{\circ} 30'$ and $110^{\circ} 50'$ E.*)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Western Route to China, — Chart No. 2).** Its limits are, latitudes $3^{\circ} 0'$ S., and $5^{\circ} 40'$ N., and longitudes $103^{\circ} 20'$, and $110^{\circ} 20'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Western Route to China, — Chart No. 3).** Limits, latitudes 3° N. to $16^{\circ} 20'$ N., and longitudes $99^{\circ} 20'$ to 110° E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Western Route to China, — Chart No. 4).** Limits, latitudes $1^{\circ} 20'$ to $11^{\circ} 52'$ N., and longitudes $107^{\circ} 20'$ to $120^{\circ} 40'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Western Route to China, — Chart No. 5).** Limits, latitudes $10^{\circ} 50'$ and $23^{\circ} 40'$ N., and longitudes $104^{\circ} 45'$, and $115^{\circ} 20'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Western Route to China, — Chart No. 6).** Limits, latitudes $10^{\circ} 50'$ and $26^{\circ} 40'$ N., and longitudes $112^{\circ} 10'$, and $122^{\circ} 45'$ E.**)..... 10s. 0d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 1).** Its limits are latitudes $2^{\circ} 30'$ and $12^{\circ} 20'$ S., and longitudes $110^{\circ} 10'$ and $122^{\circ} 20'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 2),** showing the Banda Sea and great island of Timor, Pitts Passage &c. Limits, latitudes $2^{\circ} 30'$ and $12^{\circ} 20'$ S., and longitudes $121^{\circ} 30'$ and $133^{\circ} 40'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 3),** showing the Arafura Sea, Torres Strait, &c. Limits, latitudes $2^{\circ} 30'$ and $12^{\circ} 20'$ S., and longitudes 133° and $145^{\circ} 15'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 4).** This chart shows the sea northward of Chart No. 1, and includes Makassar Strait, Celebes Sea, &c. Limits, latitudes $3^{\circ} 20'$ S. and $8^{\circ} 40'$ N., and longitudes $116^{\circ} 10'$ and $125^{\circ} 50'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 5),** showing the Molucca Islands and south part of the Philippines. Limits, latitudes $3^{\circ} 20'$ S. and $8^{\circ} 40'$ N., and longitudes 125° and $134^{\circ} 40'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 6),** showing the greater part of the Philippines, the Sulu Sea, &c. Limits, latitudes 8° and $17^{\circ} 40'$ N., and longitudes $118^{\circ} 20'$ and $130^{\circ} 20'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 7),** showing Formosa, the Majicosima Islands, &c., also the northern part of the Philippines. Limits, latitudes $16^{\circ} 30'$ and $25^{\circ} 40'$ N., and longitudes $118^{\circ} 20'$ and $130^{\circ} 20'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 8),** showing the coast of China from Formosa Island to the Gulf of Pe-chi-li and the western islands of Japan. Illustrated with numerous views of the coast. Limits, latitudes 25° and 41° N., longitudes $117^{\circ} 30'$ and $132^{\circ} 40'$ E.**)..... 7s. 6d.
- EAST INDIA ARCHIPELAGO (Eastern Passages to China and Japan, — Chart No. 9),** showing the islands of Japan. With numerous plans of harbours. Limits, latitudes 32° and $43^{\circ} 54'$ N., longitudes 127° and 146° E.**)..... 7s. 6d.

NEW BOOK.

LIGHTS and TIDES of the WORLD, including FOG-SIGNALS. With free supplement Coupons for three years. Compiled by H. D. Jenkins, F.R.G.S. 8s. 0d.

*) These six charts, known as the Western Route to China, exhibit the navigation from Sunda Strait to the Coast of China on a very large scale.

**) These charts of the eastern portion of the East India Archipelago and the Eastern and Yellow Seas show the various islands and passages on a large scale.

Vorräthig bei

Eckardt & Messtorff in Hamburg,

Steinhöft No. 1.



